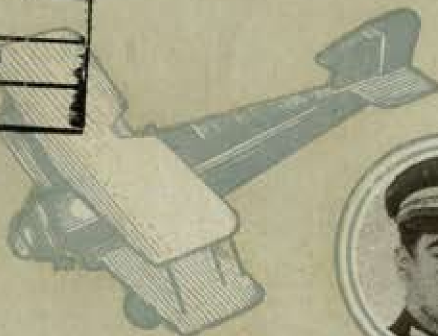
1934 Güz manevralarında verdiğimiz hava kurbanları için







Geçilmez, geçit vermez Çanakkale, kutlu yer!
Karaların, göklerin, denizlerin aşılmaz.
Yılmaz Türk yüreğinin çarpındığı göğüsler,
Sana kalkan oldukça yanına yanaşılmaz.

Sordum seni tarihe karşılık verdi ki: Ben
Çanakkale harbinin bir eşini görmedim.
Sordum esatire de, bir ses duydum derinden
Ben böyle bir destanı işlemedim, örmedim.

Senin için karada ölürüz, öldürürüz,
Senin için denizde çarparız, çarpışırız,
Türkün o ak yüzünü savaşta güldürürüz,
Kanlı bayrağımızı göklerimizde taşırız.

Avrupanın, Asyanın birleştiği noktada
Denizlerin kilidi, karaların bağısın
O değerli, o güzel (Stratejik) ortada
Türk elile dikilmiş bükülmez bir kargısın !

Şehitlerile doldun sen bu yüce (Ulus) un !
Her karış toprağında özlü öğümler dolu,
Tarihin bakımından pek yücesin, ulusun !
Sana (Kutlu mezar) der nem Batı, hem Anadolu.

Koynunda yatan şanlı şehitler,
Uğrunda ölen anlı yiğitler.
Onlardan alıp ta bu gün örnek
Türkler seni süngüyle kilitler.

Her bir taşını kanla yakuta çevirmek,
Ancak sana kasteyleyecek hasmi devirmek
Kastile yürekten çalışan orduya (+) ülkü :
Uğrunda senin ün alarak canını vermek.

Harpte olduğu gibi manevralarda bile
İki fedakâr zabit, iki cesur havacı,
Çanakkale ufkunda ün almak emelile
Çarpıştı öldü verip yüreklerimize acı.

Yüzbaşı Bedri ile Mülâzim Naci adlı
Ateşli iki gençti cesur, atılgan, tetik
Gökde kartallar gibi uçarken tatlı, tatlı
Daldılar denizlere onları gaip ettik.

Rahmet denizlerine dalan aziz şehitler
İçimizde saygıyle yaşayacak adınız,
Yaslı, gözleri yaşlı bir ordu (+) takdis eder
Sizin asla kırılmaz manevi kanadınız.

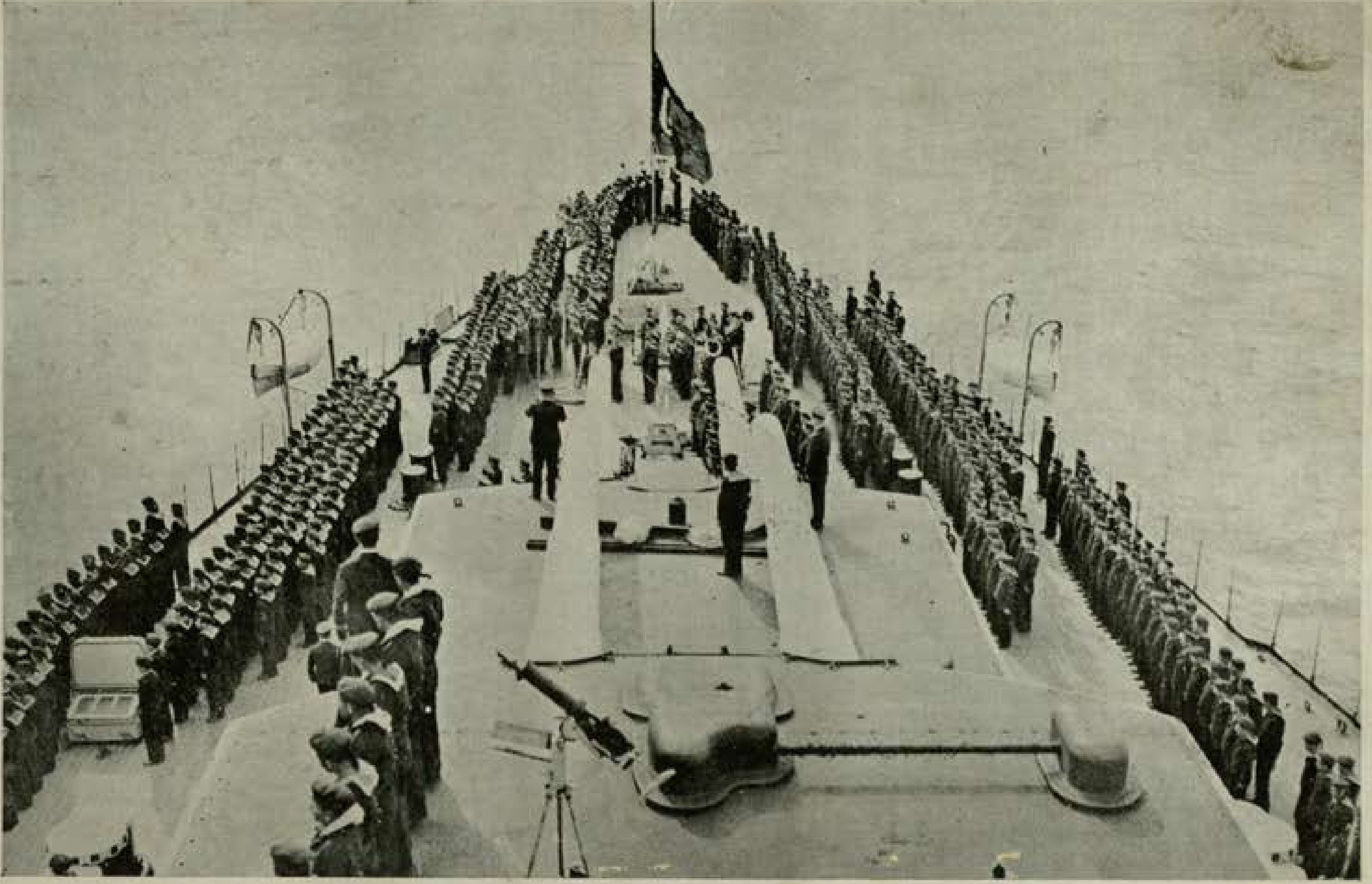
O kanatla uçtunuz denizden arşa hızla
Siz ey ulu kurbanlar bu gün size ne mutlu
Biz göz yaşı dökerken arkada yasımızla
Bu şehadet rütbesi olsun sizlere kutlu !

Kırık tayyareleriniz kalsın deniz dibinde
Siz onlarsız çıktınız göklerin en üstüne
Canını verenlerle, Çanakkale harbinde,
Bir oldunuz irişip rütbelerin fevkine

Bize gösterdiğiniz o şeref yollarını
Biz de bir gün gelecek sevinçle aşacağız
Korumak kaygusile o değerli yarını
Yurdun uğrunda ölüp size kavuşacağız.

Lûtfi Gürçay

(+) Kara, deniz, hava kuvvetlerimiz.



Hava kurbanlarımızın suya gömüldükleri yere donanmanın Çelenk atması



Deniz mecmuası

Üç ayda bir çıkarılır.

Yazı işleri Büyük Erkânıharbiye IX. Deniz şubesince yapılır.
İdare işleri İstanbul Deniz matbaasınca görülür.

Senelik abone bedeli **80** kuruştur.

Cild 47 — 1 - İkincikânun - 1935 — Sayı 335

İçindekiler



Meslekî makaleler

Yazan
Dz. Bnb.
Osman Nuri Gündoğan

Ruh birliği

Ruh birliğinin kökü mekteplerde atılır, ilk filizini de mekteplerde verir . . . .

Bir işdeki ahenk, o işdeki birlik demektir. Ahengi yolunda bir teşekkül ancak şu doğruyu ifade eder ki o da « **Kifayet** » dir. Napolyon « Ruh bedene nisbet edilince bire karşı üçtür » der. Bu söz donanmalara tatbik edilince daha büyük bir nisbet ve ehemmiyet alır.

Çalğıdan anlıyan bir adam için akordu bozuk dinleyiş kadar tatsız ve sıkıcı bir şey yoktur. Bir işde birlik olmaması da tıpkı bu akortsuzluk gibidir; istekler birbirine uygun olmaz, gaye başı bozukluk içinde kaybolur gider. İnsanların münasebetlerindeki akortsuzluk halkası çürük zincire benzer, hafif bir zorlama ile kopar, kesilir.

Bir gemi içindeki mahdud yaşayış, demir duvarlar arasında ömür sürmeğe mecbur olan insanlarda kaya bütünlüğü, sıkı anlaşma ve ruh birliği ister. Bir donanmada ruh bozğunu diğer mesleklere olduğundan daha bulaşıcı ve yıkıcıdır. 1918 yılı 29 birinciteşrininden sonra alman donanmasındaki ruh bozğunu tarihten alınacak en yakın misaldir. Bu bozgun, şöhreti dünyaya yayılan fedakârlıklar üzerinden adeta kirli bir sünger çekmiştir. Bu hale, ölen alman denizcilerinin ruhları çok sızlamış olsa gerek . . .

Bir harb gemisinde yaşıyan mürettebat fikir bulaşmalarına, ifsada karşı duracak kudret ve mukavemet gösteremedikçe « Yorulmadan vurma, vuruşlara da uzun zaman dayanma » ya kadir, sarsılmaz bir ruh taşımadıkça bulundukları gemi asla bir harb vasıtası olamaz, kifayetin tepe noktasına varamaz ve geçmiş dedeleri gibi dünyanın en zorlu denizcileri adını tutamaz.

Bir insan kümesinin yarattığı hava çevresi bütüne hâkim olan ruhtur. Birliği ve canlılığı yaradan « efkârı umumiye » kuvvetli fikir ve duyguların malıdır. Kuvvetli ruh her ferdi bütünün maksadına çalıştırır, yüksek bir ülkü ve taşgın bir yurd sevgisi yaratır. Termopil geçidinde 300 Ispartalıya can verdiren, bizi Afyon tepelerinden bir çığ gibi İzmir kıyılarına indiren, çürük motorlarla hırçın Karadenizin dalgaları üzerinde cephane ve malzeme taşıyan ruh işte bu türlü ruhlardandır. Bu yüksek ruh saygı, itimad, halden memnunluk ve ahenk ile yuğurulmuş bir kütlenin ruhudur. Bunlar kemale erdi ve canlı bir birleşme kök verdi mi, artık kütle mümkün olan en iyi semereleri vadeden ruhun önüne katılır ve hıza gelir.

Fonkilozoviç « Harbe dair » eserinde harbin ruhiyatından bahsederken « ruh ve maneviyat silâhın adeta madenî kısmı ve asıl parlıyan yüzüdür. Beden ancak bu silâhın tahta sapıdır. En şiddetli ateş yağmuru altında kuruluşunu muhafaza eden ve hayalî korkularla sarsılmıyan, ciddî bir tehlike karşısında zafer duygusuna güvenerek yerini adım adım ileri götüren bir birlik, kumandanlarına itaat bağını, saygı ve güvenini hattâ mağlûbiyetin ezici tesirleri altında bile kaybetmez. Talim ve manevralarda, tıpkı bir idmancının adeleleri gibi, yorolan bir ordu bütün bu yorgunluklara ve mahrumiyetlere sancaklarının üzerinden geçen bir belâ nazarile değil kendilerini zafere götürücü sebepler nazarile bakan ve silâhlarının şerefi ortaya çıkınca vazife ve yüceliğini hatırlıyan bir ordu, eksiksiz asker ruhile taşan ve coşan bir ordudur » der.

Seciye, temeli hürmet ve itimad olunca daha ziyade inkişaf eder, insana hoşnutluk verir, bu hoşnutluk ise parçalarını fertlerin teşkil ettiği kümeye giren birinci sırada tesirli kuvvettir. Fertlerde hoşnutluk kuvvetli bir yapıcıdır, seciyenin daha yüksek inkişafına da yol verir. Nasıl ki hürmet ve itimad hoşnutluğu doğuruyorsa, hoşnutluk da birlik ve ahengi doğurur.

Ahenk, seciyenin unsurlarına hamlolunmaktan ziyade bütünün kifayetini yapan fertlerin aksülameline hamlolunmalıdır. Bir birliğin muvaffakıyeti için candan bir arzu ile şahsî büyüklük göstermek seciyenin hâlâ büyük bir imtihanı ve istekliğin esasıdır.

Eğer bir birlik çalışma beraberliği yapacaksa, bütün gücünü ve varını başkalarınınkile kaynak edecekse, tek bir ahenge uyacaksa o zaman bu birleşmiş kuvvet sadece o grubun değil, yeni yeni vasıflarla ve büyük ölçüde taşan yüce bir kudretle tek ruhlu kümelerden doğmuş koca bir varlığın yenilmez kuvveti olur.

Bir teşekkülün fertleri birbirlerine hürmet gösterebilirler, birbirlerine itimad edebilirler ve birlikte de çalışabilirler. Fakat ahenk denilen şey daha çok unsurlara ihtiyaç gösterir. Birlik makinesini daima canlı ve işlek bulundurmak, herkesde tek ruhu hâkim kılmak, vakti gelince mümkün olanın daha aşgın ve üstününü yapmak düşünceleri kök salmış olmalıdır.

Bir çok adamı bir araya getirince buna « kuvvet » diyoruz. Bu adamların ruhlarını bir araya getirince de dünyayı hayretlere düşüren yücelikler görüyoruz. İşte buna ahenkli çalışma ve birlik denir. Fertler bu hale gelince birbirlerile o derece kaynaşmış olurlar ki kümenin ruhu içinde şahsiyetleri adeta kaybolur. Başkumandana « tek ruhlu ordum » dedirten işte bu türlü ruhtur.

Ahenk olunca birliğin her ferdi kendi şahsında büyüklük aramaz, ancak ve daha ziyade bütün birliğin muvaffakıyetinin aksettirdiği yüceliği ve parlaklığı arar. Bunlar için tek bir savaş, herkesin emel edindiği tek bir istek ve gaye vardır. Bilhassa donanmalarda bunun biricik manası şudur ki; her ferd, her zabit en büyük neticelere varmağa susamış olmalı ve bunu da kendi menfaati için düşünmemelidir.

Her ferd ve her zabit kendi işini ve gemisini üstün tutabilmek için hodbin olmıyan bir ruhla çalışacak, meselâ en iyi iş çıkarmak ve en iyi bölüğe sahib olmak için elinden gelen gayreti gösterecek, fakat arkadaşlarını rekabetle küçük düşürmeği aklına bile getirmiyecektir. Her gemi kumandanı gemisini filoda en iyi gemi mevkiine çıkarmağa ve bu sebeple filosunu dünyanın en iyi filosu haline getirmeğe susamış olacaktır. Bu istek, millî müdafaanın denize taallûk eden kısmını temin eden filo kumandanına kadar böylece devam edib gidecektir.

Her ferd ve her zabit bir gün milletin beklediği gayenin ve büyük vazifenin mutlak başarılacağını hatırdan çıkarmamalıdır. Fakat bu büyük vazifeye hazırlanırken kendine verilen mertebe ve kudretinin fevkine sıçrayarak ahengi bozmıyacaktır.

Bazı filozoflar «her hareketin arkasında hodbinlik saklıdır» derler. Fakat bir işde hodbinlik de olsa bu yine kümenin malı olmalıdır. Kaynak olmuş bir halde hareket eden bir kütlenin fertleri şahsiyetlerini bırakırlar; liderin bir hamlesi, sözü ve hareketile harekete geçerler, coşkun bir hale gelince de kendilerini müşterek gayeye olduğu gibi feda ederler. Adetlerin birleşmiş kuvveti ve ruhu bunlarındır. Fakat bunlar tam bir ahenk için lüzumu olan bağlardan mahrum iseler alınacak netice kısır olur.

Ahenksiz bir kümede bir ferdin üstün itimada tutunduğu görülürse de bu itimad kördür. Böyle ahenksiz kümeler güvenilmez görüşlerinin dumanı içinde durduruluncaya kadar ileri giderler, fakat kendilerine mukavemet edilebildiğini gördükleri ve anladıkları dakikada korkuya düşerler, bu ande kütlenin bağsız ruhu dağılmış, itimad ölmüş, bozgun başlamış olur. Böyle bir hengâmede her ferd yalnız kendi maddi menfaatini ve canını kurtarmağı düşünerek korku içinde darma dağınık olurlar.

Bir kütleye ahenk aşılamak için usta bir lidere ihtiyac vardır. Bu ahengi yaratan, çılgınlıktan ayırd ettiren rehberin izafi hareketlerinden ziyade etrafına aşıladığı ruhtur.

Ahengin en yüksek mertebesine küçük teşekküllerde nisbeten kolay çıkılabilir. Küçük küçük idman birliklerinde bu ahenk dikkate şayan bir mertebeye varır. Kümeler büyüdükçe ahenk güçleşir, teşkilât kendini hissettirir, işin içine daha ince insanlık unsurları girer. Bu unsurların hepsi küçük teşekküllerin makine gibi hareketlerini büyük ve karışık bir insan makinesi haline koyar. Bir makinenin aksamı bir türlü hareket yapar. Fakat bir insan makinesinin düşünmek ve ayırd etmek kudretinde bir de dimağı vardır. Bu dimağ biteviye hareket kanunlarını bilmez ve tanımaz. İnsan teşekküllerinin bu değişikli mahiyetinden dalayıdır ki küçük bir teşekkülün gösterdiği ahenkten teşekkül büyüdükçe mahrumiyet başlar. İşte bunun içindir

ki idare dümeninin başında üstad bir baş bulunur. Bu büyük baş kendi kabiliyetile, iyi neticeler almağı ve kümeyi gayeye en kestirme yoldan götüren bir yol üzerinde bulundurmağı temin edecek mertebede bir çok insan gruplarını bir araya getirmeğe kadir olur.

Denizci mesleğinden başka hiç bir teşekkülde ahenk daha elzem değildir. Bir gemide bütün fertler birbirlerine dünya üzerinde örneği olmıyan derecede yanaşıktırlar. Kuvvetin bu derece ince kontrolu ve ihtiyatlı idaresine başka hiç bir meslekte daha çok mecburiyet yoktur. Her türlü harekette birlik asıl bu meslekte beklenir. Denizde çürüyen hafif bir çalkantıda dağılır.

Ahenk ve birlik noksanı hoşnutsuzluktan çıkar ve gayeyi aşdırmıyan da budur. Her türlü hareket kümeyi ahenge getirmeğe yol ve yer bırakmalıdır.

Ahenk yaratmakta birinci amil rehberlik, liderliktir. Usta bir lideri olmıyan bütünde ahenk bulunmaz. Öyle bir lider ister ki onun kudreti yalnız teşkil etmekte değil, etrafındakileri idarede de kendini gösterecektir. Lider, insan makinesini o hale koyar ki her ferd kendisinden beklenen vazifeye en elverişli olarak ayrılır. Zira değerliği değer yerine koymak ahengin temelidir. Bundan başka lider, madun mevkilerde bulunan fertlerin de ihtisaslarını bilecek, bunların emirleri altındaki insanlar üzerinde hâsıl ettikleri tesirleri de yoklıyacaktır.

Bir ahengi bulmak ve ileri götürmek için incelik ve meharet lâzımdır. Bu incelik küme makinesinin adeta yağıdır. Bir başkan nizam ve kanunlara sıkı sıkıya sarılabilir ve üstad bir teşkilâtçı da olabilir. Fakat onun plânı ve usulü isabet ve incelik göstermedikçe yıkılır gider. Doğruyu yapmak güç değildir, fakat bunu tam zamanında ve uygun şartlar altında yapmak da zekâ ve dehayı dirayetsizlikten ayırd eder.

İncelik ve meharet ilerisini evvelden görüştedir. Hünerli bir adam başkaları kadar vukuflu olmasa bile kendisini muvaffak olmuş bir adam sırasına koyabilir. Bu meharet birliklerin ve fertlerin münasebetlerinde esastır. Ahengi vücude getirmekte madunlarla görüşmekten, konuşmaktan daha verimli

ve tam bir şey yoktur. Madunlarla müzakere işin kifayetinde mühim bir amildir. İki baş bir başdan daima yektir.

Büyük adamlar, büyük teşkilâtçılar eğer madunlarının her türlü hareket ve kabiliyetlerini görürlerse kendi kudretlerinin hududunu icabından fazla genişletmezler, ancak madunlarının yüreklerine itimad ve tam mes'uliyet duygularını aşılarlar.

Büyük adam, madunlarını bizzat onların kendi gayelerile yoğurur. Bunlara yeni yeni gayeler gösterir, gidilen yolları birleştirir, kümenin ruhunu ve dileğini bütün fertlerine sunar, onlara mes'uliyetlerini hissettirir, bunların bütün ferdî uğraşlarını tek bir kuvvet haline getirir.

Teşkilât ahengin anahtarıdır. Her idare eden baş vazifeyi iyi anlamış olmalı, alâkadarlarla müzakere etmeden harekete geçmemelidir. Kifayetli bir küme şöyle tarif olunabilir: Birlikte hareket için yetiştirilmiş ve inzıbat altına alınmış, muayyen bilgide ve birbirlerini iyi anlamış, tek bir dilek ve gaye ile liderlerine bağlanmış insan kütlesi... İşte ahenk budur.

Büyük adamlar kümenin her ferdinden birlik olarak çalışmağı isterler ve « Bu gençler benimle beraber çalışıyorlar.. Fakat benim için değil.. » derler. Yalnız küçüklerin, büyüklerin işaretlerile birlikte çalışmaları değil, büyüklerin de küçüklere lüzumu kadar yardımda bulunmaları icab eder. Küçüklerin vazifeyi hakkile başarabilmeleri için onlara makul olan her türlü maddî ve manevî ihtiyaçları da sunulmalıdır.

Şahsî menfaat beşerî bir yoldur ve çok defa kendini gösterişle başkalarından ayırd ettirmek arzusu uyandırır. Başkalarını ite kaka kendisini kümenin gözdeleri içine hodbince ve şuursuzca atmağa çalışan insanları her yerde görürüz. Fakat asıl insan muvaffakıyet vadeden bütün kıymetleri inhisar altına almağa didinen değildir. İnsan ancak küme içinde candan birleşmiş olduğu üst ve alt tabakaların hürmet ve itimadını kazanarak ileri gider. Zaten ışıldayan bir seciyeyi yukarı tabaka kendine doğru çeker ve aşağı tabaka da yukarı doğru iter. İşte değerli insan hodbin rakiblerinin fevkine bu iki hızla çıkar ve yüksekte böyle durur.

Yazan
Werner Husen

Çeviren
Dz. Hr. Mb. muallim
Tahir

Alman donanmasının 1918 karışıklığı

Flensburg taki deniz akademisinde zabit vekili olarak geçirdiğimiz üç aylık nazariyat ve piyade kursunu takib eden Freya mekteb gemisindeki üç aylık tatbikat devresini müteakıb, 1918 senesi eylûlünde, alman açık deniz donanmasının muhtelif gemilerine dağıtılmıştık.

Alman donanmasının birinci filosunu teşkil eden o müstesna beş muharebe kruvazöründen bir tanesi olan von der Tann a tayinim, benim için bir husnü talih eseri olmuştu. Wilhelmshafen de bu gemiye ayak bastığım zaman, bu filonun « liman nöbeti » sırası idi. Bu sırada alman donanmasını vücude getiren kuvvetler, üç birliğe ayrılmıştı. Bunlardan biri, daima mayn dökücü ve mayn tarayıcı gemileri himaye etmek üzere, ta Şimaldenizinde öncü vazifesi görüyordu.

Ani olarak çıkıverecek bir harpte derhal denize çıkmak üzere, tamamile hazırlanmış bulunan diğer biri, donanmaya tahsis edilmiş olan Schilligreede limanda stim üzerinde yatıyordu. Üçüncüsü ise, iç istasiyonda yatmakta ve mürettebatı da « liman nöbeti » nin temin ettiği her şeyden istifade etmekte idi. Bundan dolayı, muharebe donanmasına iltihak ettiğim zaman, von der Tann bu son birliğe mensub bulunuyordu. Bundan kısa bir müddet sonra 1918 senesi birinciteşrininin hemen sonlarına kadar, filomuz, yukarda arzedildiği veçhile, nöbet değiştiğinden, ayın 27 sinde yine « liman nöbeti » miz geliyordu. Bu tarihte Wilhelmshafen de havuza girmek üzere, (Schilligreede)ten hareket emri aldık. Üç haftada bir gelen deniz nöbe-

timizden sonra bu güzel eski harb limanımızda bermutat haftalık istirahatimize kavuşmuş olmaktan hepimiz memnun kalmıştık. 29 birinciteşrin zevalinde, tekrar denize çıkmak üzere anî bir emir aldık. Ayni gün 3,30 da, sahillere, rüyete mâni olacak kadar kalın, bir sis çökerken gemimiz tekrar denize açılıyordu.

Hareketimizden kısa bir zaman sonra tekrar demirleyinceye kadar, nereye gitmek üzere kalkmış olduğumuzu bilmiyorduk. Yalnız bir kaç mil dışarı çıktığımızı bittabi anlamıştık. Göz gözü görmediği için bir taraftan vaziyetin anlaşılması mümkün değildi. Ve gemideki sakin ve gergin havayı, ancak mutad sis boruları ve kampana sesleri, bozuyordu.

Liman nöbetimizin, böyle anî olarak intizamını kaybetmesine her halde ciddî ve mühim bir sebeb olması lâzımgeldiğini düşünüyorduk. Gemideki havanın gerginliğinden bahsederken, biraz evvel de pek fevkalâde denebilecek bir şey vuku buldu - ğunu söylemek mecburiyetini duyuyorum. Bu öyle bir şeydi ki, anlaşılmaz ve o nisbette de pek kuvvetli olarak taşıdığım terbiye ve dissiplin ruhuna kat'iyen aykırı ve yabancı. Vukuundan bahsettiğim hâdise şundan ibaretti: Denize çıkılmasına emir verildiği zaman, vardiyasını savub ta zevale kadar mezun olarak Wilhelmshafen e çıkarılmış bulunan ateşçi efrad, gemilerine dönmemişlerdi. Havuzda asker yoklama edildiği zaman, altmış kadarının eksik olduğu görüldü. Gemi kumandanımız, küçük zabit ve onbaşılardan mürekkeb otuz kişilik bir postanın teşkiline emir verdi. Ellerine silâh verilen ve silâhlı bir zabitin kumandasına tevdi olunan bu otuz kişi, vazifelerine dönmemiş bulunan o altmış askeri yakalıyarak getirmek üzere, havuzdan tekrar Wilhelmshafen e gönderildi. Gönderilen bu asker, vazifesini muvaffakıyetle yaptı. Bu posta, gemiden ayrıldığı günün akşamına, bu firarî ateşçilerden çoğunu sahil muhafazasına mahsus büyük gemilerden birine atarak getirmişti. O geceyi, böyle görülmedik bir hâdise üzerinde uzun uzun münakaşalar yapmak suretile bittabi büyük bir asabiyet içinde geçirdik. İngilizlerin büyük donanmaları ve müttefiklerile kat'î bir muharebe verilmesi için ciddi bir teşebbüs yapılmak üzere olduğuna dair kalplerimizde beslediğimiz ümidi izhar edemiyorduk.

O gece pek geç yattım. Uykuda toplarımızın seslerini işittiğim sırada birdenbire uyandım ve gemimizin başaltında bize tahsis edilen kısmın tam üzerinden geçen zincirin içeriye alınmakta olduğunu hissettim. Gürültünün sebebi bu idi. Sis borularımızın keskin ve kuvvetli sesine tamamile uyanarak tekrar hareket ettiğimizi anladım. Hemen güverteye fırladım. Üzerimizdeki sis tabakası hâlâ sıyrılmamış bulunduğundan gemimiz adeta boz renkte aşılmaz bir duvara karşı yavaş yavaş ilerliyordu. Bu sırada gün ağarıyordu. Birkaç saat sonra, demirimiz güldür güldür indiği zaman, tekrar (Schilligreede) e girdiğimizi anladık. Nihayet sis sıyrılmıya ve bu boz renkli kütle içinden Seydliz, von Moltke, Derflinger le Hindenburgun harici hatları belirmiye başladı. Beş muharebe gemisinden mürekkeb olan birinci istikşaf filosu, bir araya toplanmıştı. Fakat sis tamamile sıyrılıb ta etraf bir vuzuh içinde belirince, dille tarif edilemiyecek derecede azametli bir panoramanın, bütün nur ve rengini gördüm. Birbiri ardından, muharebe gemileri, kruvazörler ve destroyerler, sisin içinden bir sihir gibi çıkıyorlardı.

Bizden sonra, birinci filoyu teşkil eden Helgoland sınıfı gemiler bunların peşinden de dördüncü filoyu teşkil eden Kaiser sınıfı gemilerle kumandan gemisi olan Baden ortada olmak üzere König sınıfı gemiler bulunuyordu. Hafif kruvazörlerle destroyerler, açık deniz donanmamızın en güzel birliklerini ihtiva eden büyük dairenin harici muhitini teşkil ediyorlardı. Bu, müstesna bir tablo idi. Yutland muharebesinden beri, bütün deniz kuvvetlerimizin böyle toplu olarak bir arada bulunduk - ları görülmemişti. Böyle fevkalâde gemileri, stim üzerinde harekete müheyya, ingilizlerin büyük donanmasına karşı Almanya lehine kat'i neticeli bir muharebe vermeğe amade görmek, gönlümde büyük bir gurur ve iftihar hissi uyandırdı. Bu saatin, henüz başlangıcında olan askerlik hayatımın sonu ve binaenaleyh bahriyeye çocukluğumdan beri büyümesini gözlerimle gördüğüm ve ateşli bir arzu ve tehalükle intisab etmek istediğim bir bahriyeye vedaım olduğunun farkında değildim. Gururla karışık şiddetli bir şevk ve heyecan ruhumu sararken, yine anlaşılamaz birşey, benim için berrak bir semadan bir -

denbire beliren yıldırıma benzer birşey vuku buldu. Askerin bir kısmı güvertede toplanmağa, münasebetsiz bir şekilde dolaşmağa, mırıldanarak kumandanı görmesini istemek gibi intizamsızlıklar yapmağa başladı.

Anlayışıma göre, bunları harekete getiren saik şu idi: deniz askeri, her sadık almanın, harbi neticelendirmek için muvaffakıyetli bir hamle telâkki ettiği donanmanın dışarı çıkarılması gibi kahramanca bir teşebbüsün, manasını anlıyamıyordu. Bunlar, böyle bir hareketin lüzumsuz yere bir çok insanı feda etmekten başka bir manayı tazammun etmiyeceği kanaatinde idiler. Bunların kafalarına, sulhcülük ve kardeşlik düşünceleri sokulmuştu. İşittikleri şeylerden, ingiliz denizcilerinin de ayni düşünce ve kanaatte olduklarına, bunların da harpten usandıklarına, fazla kan dökülmesini istemediklerine ve barışmağa hazır bulunduklarına inanıyorlardı. Sözün kısası, deniz efradımız, kumandandan geminin limana sevkını ve itaatsizlik etmiş olan ateşçilerin bir cezaya çarptırılmaması hususunun taahhüd etmesini taleb ediyorlardı.

Kumandanımız, mürettebata münasib bir lisanla ve kısaca cevab verdi. Böyle fevkalâde bir zamanda, İngiltereden kardeşçe bir muhabbet beklemenin son derecede budalalık olduğunu ve bilâkis asi bir alman donanmasının, hasım için kolay ele geçirilecek bir av olacağını söyliyerek bunları iknaa çalıştı. İta - atten ayrılmamalarını, verdikleri sadakat yeminini unutmamalarını ve açık deniz donanması kumandanı ve Skajarak kahramanı amiral fon Hipper in emrini dinlemelerini söyledi. Asker kumandanın bu sözlerini sükûnetle fakat bir parça soğuk bir surette ve bir şevk ve heyecan göstermeksizin dinledi. Maamafih bu sözlerin yatıştırıcı tesirleri görülmedi değil. Çünkü, asker intizam ile yerlerine döndü.

Bir kaç saat sonra tekrar Wilhelmshafene hareketimiz için emir aldık ki, bu emir benim için, bittabi, bir inkisarı hayali mucib oldu. Meselenin bu kadarla kalmadığını görmekle büsbütün müteessir olmuştuk. Diğer filolar ve kruvazörler de, dağılmağa başlamışdı. Bundan da donanmanın tecemmüü için hazırlanmış olan bütün plânların suya düşdüğünü anladık ve öğrendiğime

göre, daha bir çok muharebe gemilerinde de buna benzer itaatsizlik vak'aları olmuştu. Askerin dissiplininde görülen bu zaaf, yüksek kumanda heyetinin, bu tasarlanan taarruzdan vazgeçmesine sebeb olmuştu.

İşte bu suretle, 1918 senesi birinciteşrininin 21 inci günü akşamı, von der Tannı Wilhelmshafen limanı rıhtımına tekrar bağlanmış buldu. Asker, arzularının yerine getirilmiş olmasından hadden aşırı memnun göründüğü gibi ortada isyandan bir eser bir emare de görülmüyordu. Ertesi günü yerimiz değiştirilerek Cuxhafene hareketimiz icab etti. Asker, buna itiraz etmedi ve ikinciteşrinin 2 inci günü sabahleyin Wilhelmshafen den kalkarak zevalde yeni yerimize geldik. Fakat burada da uzun boylu kalmak mukadder değilmiş. 4 ikinciteşrinde, manevra ve devir talimleri yapmak üzere dışarı çıktık. Benim yerim ber mutad pruva direğinde idi. Müstesna bir havada bu yüksek yerimden, Derflinger ve von Moltke ile birlikte yapmakta olduğumuz teşkil talimlerini güzelce seyrediyordum. Akşamüstü, filomuz, Elbe fener dubasına yakın demirledi. Ertesi günü de burada yattık.

6 ikinciteşrinde, sabahleyin erkenden kömür almak için icab eden hazırlıklara başlanıldı ise de, 8 evvelde hiç beklenmedik bir sırada asker kıçüstüne toplandığı zaman, bu hazırlıklar birdenbire durmuştu. Hemen ortaya çıkan kumandanımız, bize, Kielde kanlı karışıklıklar çıkmış olduğunu bildirdi. Bazı gemilerimizin kırmızı bayrak çekmiş olduklarını ve bu gemileri düşman gemisi addetmekliğimiz lâzımgeldiği hakkında henüz emir almış bulunduğunu söyledi.

Bu sonuncu havadis, bana bir darbe gibi geldi. Çünkü alman donanmasında bir rubu asırdan fazla bir müddettir bütün milletin iftihar ve gururunun medarı olan bir donanmada böyle bir emir verilmesi ihtimaline inanamıyordum. Asker bu havadisi tam bir inzibat içinde dinledi ve bir mukavemet alâimi göstermedi.

Kieldeki isyana aid tafsilât ile bu isyanın diğer üssübahrilerde husule getirdiği tesirler hakkında henüz bir haber alınamamakla beraber, Şimaldenizi harb limanlarındaki vaziyeti de pek vahamet kesbetmiş olduğunu hissediyorduk.

Bu emri alınca ve isyan eden gemilerin kaçmağa ve belki de ingilizlere teslim olmağa çalışacakları ihtimali karşısında, ana yurda karşı irtikâb edilecek böyle bir namussuzluğun önüne geçmek, bu üç muti ve sadık gemi için derhal ifası icab eden bir vazife oldu. Bundan dolayı filomuz, bütün gün, sahil boyunca ve ancak sahil hattını görebilecek bir mesafede dolaştı ise de, bir kaç muti mayn tarayıcı gemimizden başka bir gemiye tesadüf edilemedi. Gece, karanlıkta, gemilerimiz açıkta demirledi. Sahil fenerlerimizin ziyalarından, Wilhelmshafen, Cuxhafen le Helgoland arasında mefruz müsellesin hemen hemen merkezine demirlemiş ve böylece, Şimaldenizine açık olan asıl geçidi tıkamış olduğumuzu kestirdim.

Bir kaç saat sonra, Schilligreede kara istasiyonunun « Kiel ve Vilhelmshafendeki harekete imtisalen her üç muharebe kruvazörünün de ya kırmızı bayrak çekmesi yahut ta demir yerini terk etmesi icab ettiği » mealinde bir telsiz verdiğini öğrendik.

Artık Wilhelmshafenin de Kiele iltihak etmiş olduğunu öğrenmiştik. Vaziyetin büsbütün fenalaşması melhuzdu. Filo kumandanımız, böyle bir emri kabul etmekten, bittabi, imtina etti. Bununla beraber, müzakereye girişmek üzere her gemiden altı kişilik bir heyetin Schilligreede gönderilmesine müsaade etti. Gemilerimiz bulundukları noktalarda kaldılar ve o günü, mucibi endişe bir hâdise çıkmadı. Ertesi günü, hâdisat birdenbire ve süratle inkişafa başladı. 8 ikinciteşrin akşamı, müzakerenin uzamasından askerin canı sıkılarak, kendi aralarından ayırdıkları kimselerle bir meclis teşkil ettiler. Bu meclis, kumandandan, gemimiz Wilhlmshafene götürülmek üzere derhal hareket edilmesini taleb etti. Kumandanımız, von Moltkede bulunan filo kumandanından müsaade almağa çalıştı,

Tam bu sırada, bütün mürettebat, güverteye toplanmış, geminin hareketini bekliyordu. Von Moltkeden gelecek olan cevab geciktiğinden, sabırsızlanıb sızlanmağa başladılar ve çok geçmeden bağırıb çağırmağa başlamak suretile, işi açığa vurdular. Bunun üzerine, kumandan son sözünü söyledi. Askere, amiralın cevabını mı bekliyeceklerini yoksa kendi başlarına karar mı vereceklerini sordu. Yüzlerce hançereden, « derhal geriye ! » feryadı yükseldi. Bu cümle, bir dramda bir koronun uzun egzersislerden sonra bir ağızdan söylediği ezber bir parça gibi birden çıktı. Artık dissiplin namına ortada bir şey kalmamıştı. Hiç bir şey bunların önüne geçemezdi. İsyanın çılgın bir hale koyduğu bu insanlar, emir beklemeden, emir almadan, demir almağa ve gemiyi kaldırmağa başladılar.

Kumandanımız, mafevk kumandanından emir almamış bulunduğundan, maiyetinde bulunan diğer zabitlerle birlikte, mes'uliyeti ve geminin idaresini mürettebata bırakarak, kaptan köprüsünü terketti. Müteheyyic bir halde ateş püsküren böyle bir kütleye mukavemete çalışılmasının bir fayda vermiyecğini biliyordu.

Mürettebat, zabitlerin mukabil bir harekette bulunmaları ihtimalinden korkmuş olmalılar ki, cephanelikler, makine ve kazan daireleri ve ilâ.. gibi geminin mühim olan her noktasına silâhlı muhafızlar koydular. Bununla beraber, mevkilerinde sessiz sadasız oturan zabitlere bir tecavüz vaki olmadı.

Bu sırada, von Moltkede bulunan amiral, kumandanımıza verdiği bir telsizde, von der Tannın limana sokulmasına müsaade ettiğinden, kumandan ve maiyetindeki zabitler, gemiyi gideceği yere selâmetle götürmek için, tekrar köprü üstündeki mevkilerini aldılar. Asker de bu harekete sevine sevine iştirak etti. Asker, bu sefer, düşmana değil limana müteveccihti. Binaenaleyh, gösterdikleri itaat, menfaatten doğma bir itaatti.

Limana girdiğimiz zaman gördüğüm manzarayı hiç bir vakit unutmıyacağım. Donanmanın isyana iştirak etmemiş olan son üç muharebe kruvazörünün limana girmek üzere olduğu ve diğer âsi gemilere iltihaka karar vermiş bulunduğu havadisi, tabiatile, biz gelmezden evvel etrafa şayi olmuştu.

Limanda yatan gemilerin teşkil ettiği uzun hattı geçmeğe başladığımız zaman, ortalık kararmıştı. Her taraftan üzerimize tutulan kuvvetli ışıldaklar, gözlerimizi kamaştırıyor ve kargaşalığı büsbütün arttırıyordu. Gemilerimiz rıhtıma doğru ilerlerken, bir çok gemilerin vardavelelerı boyunca dizilmiş olan asker, kulaklarımızın zarını patlatacak şekilde gittikçe şiddetini

arttıran alkışlar, bağrışmalar, «Yaşa!» nidalarile, birdenbire coştu. Bu şevk ve heyecana, maahaza bizim limana inişimiz sebeb olduğunu zannediyorduk. Bizi öldü zannedildikden sonra ölümden dönen daha doğrusu denizin dibinden avdet eden bir şey gibi gördüklerine şüphe edemiyorduk.

Bir müddet sonra elimize geçen günlük gazete sütunlarında iri baştıklarla von der Tann ın battığına aid yazılar gördük. Bu yazılarda alınan malûmata göre, kumandanımızın gemiyi bir mayn üzerine götürerek batırdığı ve hemen hemen bine yakın olan mürettebattan ancak yetmiş kişinin kurtulduğu nakledeliyordu. İşte bundan dolayı idi ki, gemimiz limanda bulunan bütün gemilerin gayrı ihtiyarî olarak projektör ışıklarına boğulmuştu. Bu da, en sonunda gemimizin rıhtıma bağlanmasile biten yukarda bahsettiğim o korkunç macerayı izah ediyordu. Gemiye, derhal bütün vaziyeti izah eden risaleler getirilerek dağıtıldı. Amele ve asker meclisi Wilhelmshafen valisile müştereken aşağıki dokuz maddelik bir tebliği neşretti :-

1 — Bütün siyasî mücrimler serbest bırakılmıştır.
2 — Matbuata ve halka tam bir hürriyeti kelâm verilmişdir.
3 — Mektuplardan sansör kaldırılmıştır.
4 — Zabitlerden, askere güzel muamele edilmesi istenilmiştir.
5 — Gemilerinden kaçmış bulunan efradın gemilerine serbesçe dönebilmeleri hususu temin edilmiştir.
6 — Vazifesini bitiren her deniz askerinin, vazifesine dönünceye kadar serbest kalmasına musaade edilmiştir.
7 — Asker meclisile birlikte çalışmak istiyen bütün zabitlerin bu arzuları hüsnü telâkki edilmiştir.
8 — Eskiden mer'i olan askerî resmi selâm kaldırılmıştır.
9 — Yeni esaslar, ancak meclisin muvafakatile tertib ve tanzim edilecektir.

Risale, bu maddelerin her askerî şahıs için kat'î emirler mahiyetinde olduğu ve bunlara itaat edilmesi lâzımgeldigi beyanile bitiyordu. Risale, beşler komitesile yirmibirler meclisinin imzalarını taşıyordu.

Ertesi sabah, gemide artık bizim için iş kalmadığından, biz mühendisler (Deniz zabit vekilleri), dışarı çıktık. Şehirde sü -

kûnet vardı. Karışıklığa delâlet eder bir hal görülmüyordu. Bize gayrı tabiî görünen bir şey varsa, o da askerî şahıslar arasındaki resmi selâmın ortadan kalkmış olması idi. Öğle sularında gemiye döndük.

Saat ikide, bütün mürettebat, güverteye çağırıldı. Kumandanımız asker meclisile birlikte çalışacağını bildirdi. Bunun peşinden de, alman sahillerinde ingiliz kruvazörlerinin görünmekte olduğuna dair olan bir telsiz işaretini okudu. Ve bunlardan, fevkalâde zuhûrata karşı gemiyi muharebe verebilecek bir hale sokmalarını taleb ederek sözünü şu «Herkes kömür almağa hazırlanmalıdır.» cümlesile bitirdi. Asker, kumandanın sözlerine kani olmuş görünmediğinden, asker meclisi azasından bir tanesi bir nutuk vererek kumandanın fikrini kabul ettiğinden bahsetti. Bunun üzerine efrad mangalarına döndü ve kömür almak için elbise değiştirmeğe başladılar.

Bordamıza kömür dubasının gelmesini beklerken 9-II. Teşrin 4,30 sonrada, Kayserin saltanatı terkettiğini ve memleketten kaçmak üzere olduğunu bildiren bir haber geldi.

Bu havadis duyulur duyulmaz, kömür alma düşüncesi bir tarafa bırakıldı. Bu dakikaya kadar von der Tann ın direğinin şapkasında duran alman harb bandırası aşağı alınarak yine ayni gün 5 sonrada ihtilâl alâmeti olan kırmızı bayrak çekildi. İşte bu hâdise üzerine idi ki, harbin sona erdiğini anladık.

Sonradan yazılmıştır: Bu sırada bu adamlardan bir tanesi olsun harbin bitmesile alman bahriyesinin başına ne gibi bir felâket geldiğini şöyle bir düşünmüş olsaydı, bir tek deniz askerinin isyan etmesinin imkân ve ihtimali olmazdı. Fakat ne çareki, bu zavallı insanlar, sıraları gelib te her limana indikçe, mütemadi surette faaliyet göstermekte olan komünizm propagandasına kurban olmuşlardı. Bunlara bolşeviklik fikirleri aşılandığından gemi hayatının muttaritliği donanmanın faaliyetsizliğile birleşiverince, ufak bir hoşnutsuzluk tohumu bir isyan şekli almak suretile inkişaf etmişti. Büyük harpte alman bahriye nezaretinin işlemiş olduğu büyük hatalardan biri de, denizcilerinin haleti ruhiyelerini kale almamış olması idi. Başkumandanlık herhangi bir komünizm hareketine iğmaz edecek

kadar askerin sadakatinden emin bulunuyordu. Gemilerin bu yorgun mürettebatının maneviyatını takviye etmek için bir şeyler yapılmasına ve bunların şevk ve heyecanlarının arttırılmasına neden dolayı çalışılmamış olduğunu, bu keyfiyet, pek güzel izah etmektedir. Sulh muahedesinin, açık deniz donanmamızın silâhtan soyulması ve o güzelim muharebe gemilerimizin ingilizlere teslim edilmek üzere hazırlanması emri geldiği zaman, bu âsi denizcilerin çoğu dalmış oldukları uykudan şüphesiz uyanmışlardı. İşlenen bu büyük hata, pek geç idrak edilmişti. Maamafih, bu denizcilerin açık deniz donanmasını Scapa Flowda batırmağa muvaffak olmaları gibi o son kahramanca hareketleri gemiler direklerinde imparatorluk bayrağı ve kumandan forsları olduğu halde birbiri ardınca sulara gömülürken, eski bahriyenin o hakikî ve parlak ruhunu kurtarmıştı.

Çeviren
E. Bnb.
Necatî

Çanakkale muharebeleri

İkinci konferans:

Mütekaid amiral (Pritza) dün akşam da millî üniversite salonunda Çanakkale muharebeleri hakkında verdiği konferansın ikinci kısmına devam etti. Birinci konferansında Türkiyenin büyük harbe nasıl iştirak ettiğinden ve müttefikler donanmasının ilk iş olarak boğaz methalindeki istihkâmları nasıl tahrib ettiğinden bahsetmişti.

17 - Mart - 1915 te ingiliz visamiralı Roback müttefik donanmanın kumandasını almıştı. Ertesi gün donanmanın Çanakkaleyi zorlaması hakkındaki emri verdı.

Amiral (Roback) ın plânı:

Bu plânda birinci gün bütün donanmanın kuvvetli ateşile en mühim istihkâmlar tahrib olunacaktı. Bugünün gecesi ise boğaza dökülen maynların toplanmasile geçecekti.

İkinci gün ordunun Gelibolu yarımadasına çıkmasını müteakıb Marmara geçidi zorlanacaktı. En uygun çıkarma mevkii olarak (Bulayır) intihab edilmişti. Burası alındığı takdirde türklerin erzak almalarına ve ricatlerine mâni olunacaktı. Bulayırda Kırım harbinden kalma üç eski top bulunuyordu. Jeneral Con Hamilton 17 martta müttefik ordunun başkumandanlığına tayin olunarak İngiltereden geldi. Kendisi, Bulayıra yapılacak çıkarmağa karşı muhalifti. Çıkacak kıtaatın en iyi istihdam şekillerini tesbit etmek ve bu hususta bir karara vâsıl olmak için vaziyeti bizzat tetkik ve müşahede etmek istiyordu. Amiral (Roback) bu tetkikatı beklemeden donanmaya Çanakkaleden içeri girmelerini emretti.

Boğazdan giriş :

Çanakkale boğazını zorlamak için esas kuvveti teşkil eden büyük harb gemileri üç fırkaya ayrılmışlardı. Diğer harb gemileri bu esnada karadan gelecek ateşlere mukabele ve mümaneat edecekler ve mayn arayıcıları himaye edeceklerdi. Saat 11 de (Kuvin Elizabet) ilk olarak boğaz methaline geldi. Tam bu esnada kara bataryaları ateş açtılar. Saat 11,25 te birinci fırkayı teşkil eden altı ingiliz zırhlısı boğazın açığında durarak 13 kilometreden dar bir hat üzerinde bulunan istihkâmları ateş altına aldılar. Kuvin Elizabetin ilk atışları karada büyük bir infilâka sebebiyet vermişti. Bu infilâkı müteakıb Hamidiye istihkâmı sustu. Diğer istihkâmlar mühim hasara uğramıştı. Bir saat sonra amiral (Roback), ikinci fırkayı teşkil eden fransız gemilerinin ingilizlerin önünde mevki alması için işaretle emir verdi. Amiral Roback verdiği bu emirle amiral (Keprat) ın arzusunu yerine getirmiş oluyordu. (Keprat), geçidi ilk zorlamak şerefinin fransızlara verilmesini Roback dan rica etmişti. Saat 12,30 da fransızlar, ingilizlerin önünde Dardanos istihkâmından 4 kilometre mesafede büyük bir şevk ve sevinçle mevki aldılar. Bu esnada Çanakkale alevler içinde kalmıştı. Dardanos da susturuldu. Bir az sonra Namazgâh ve (Anidie) de ateş kestiler. Geriye kalan istihkâmların da tesirleri azalıyordu. İstihkâmlarla gemiler arasındaki bu şedid mücadelede gemiler mühim hasarlar almıştı.

İnflexible alevler içinde; amiral Kepratın sancak gemisi 14 bin yarda mesafede :

İnflexible ingiliz kruvazörünün etrafı alevlerle sarılmıştı. Kepratın sancak gemisi bir çeyrek saat zarfında 14 bin yardaya sokuldu. Geminin ön tarafında su sütunları yükseliyor ve bir çok noktalarında yangınlar çıkıyordu. Amiral gemisinde müteaddid toplar sukut etti. Bu muharebe esnasında amiral (Keprat) ın soğuk kanlılığını muhafaza ederek mevkiini anudane muhafaza etmesi şayanı takdirdir.

Amiral Roback, fransız fırkasının, boğazın her iki sahilinden kuvvetli ateşlere maruz kaldığını gördü. Saat 13,45 te

geri çekilmelerini ve bunların yerine üçüncü ingiliz fırkasının geçmesini ve hemen ateşe başlamalarını emretti. Bu esnada mayn arayıcılar, Çanakkaleye kadar olan sahada mayn arayacaklardı. Bu safhaya kadar her iş plân mucibince cereyan etti. Gemilerin ateş üstünlüğü tebarüz etmişti. Personal itibarile zayiat çok azdı. Muharebe haricine hiç bir harb gemisi çıkmamıştı.

Miralay de la Touche un şanlı ölümü :

Amiral Keprat, gemilerine yekdiğerinin dümen suyunda olmak üzere boğaza doğru ricat emrini verdi. Bouvet zırhlısı Namazgâha o kadar yakın düştü ki amiral emrini tekrar etti. Bouvet mevkiine henüz gelmişti; tam bu esnada bir mayına çarptı. Sancak tarafına meyletti ve hemen battı. Bouvet bir dakikada gözden kayboldu. Geminin kumandanı miralay (de la Touche) ancak mürettebatın kendilerini kurtarması emrini verebilmişti. Kendisi gemisini bırakmamak ve şerefle ölmek için zırh kuleye girdi. Bahriye an'anesine tamamile sadık kalmak istemişti.

Bouvet den 45 kişi kurtarıldı. 20 zabit ve 600 askerle, kumandanları da başta olmak üzere Bouvet ebediyete kavuştu. Bu esnada birinci ve ikinci fırkaların ateşleri şiddetlenmişti. Saat 15,15 te (İrresistible) muharebe kruvazörü beyaz kayalıklarda bir mayna çarptı. (İrresistible) bir tarafına yattı. Bir kaç dakika içinde makine dairelerine su doldu. Makineler durdu. Su, gittikçe içeri doluyordu. Gemi bir buçuk saat bu şekilde suların hücumile mücadele etti. Nihayet, mürettebat zaten yarısına kadar suya gömülmüş olan bu geminin kıç tarafında tabura geçtiler. Bir kaç torpito gemiye aborda oldu. Mürettebatı aldı.

Biraz sonra İnflexible daki yangın da büyük gayretlerle söndürülmüştü. (İrresistible) karinasında açılan 8×4 metre eb'adındaki rahneye rağmen kumandanının soğuk kanlılığı ve sükûneti muhafaza etmesi sayesinde bir koya kadar getirildi. Burada oturtuldu.

Saat 17 de visamiral Roback bütün kuvvetin boğazdan geri çekilmesi emrini verdi. Roback harekâta evvelâ maynları

toplamaktan başlamak ve sonra istihkâmlarla mücadele etmek hususundaki kararını verdi.

(Ocean) kruvazörü ricat esnasında o günün son kurbanı oldu. Mürettebatı kurtarıldı.

Türkler tarafında da istihkâmlar büyük hasara uğramıştı. Toplar toprağa gömülmüş, telefon irtibatları kesilmişti. Fakat türkler için en mühim mesele cephanenin tükenmiş olması idi.

18 mart taarruzunda müttefikler çekilirken Asya sahilinde en kuvvetli türk istihkâmı olan Hamidiye istihkâmında 17 obüs ve Kilitbahirde ise 10 top kalmıştı. Eğer müttefikler donanması ertesi gün de taarruzlarını devam ettirmiş olsaydılar boğaz istihkâmlarının ölü sükûtu ile karşılaşacaklardı. Bu vaziyeti o zaman İstanbulda bulunan Amerika sefiri Morgent hatıratında yazmıştır. Fakat müttefikler donanmasının duçar olduğu zayiat amiral Robackı korkuttu. Amiral plânladığı hareketin 3 gün tehirini muvafık buldu. Bu günler içinde donanma başkumandanile ordu başkumandanı taarruzun ana hatları üzerinde istişarede bulundular. Her iki kumandan kara ve deniz kuvvetlerinin müştereken yapacakları harekâtın bir ay tehir edilmesi hususunda karar ittihaz ettiler. Yalnız bu müdded zarfında donanma zaman zaman yapacağı hareketlerle türkleri rahatsız edecekti. Meclisi harb de bu kararı muvafık buldu.

Müşterek harekâtın bir ay tehiri, türklerin istihkâmlarına ve Çanakkale mıntakalarına yeni kuvvetler getirmelerine yardım etti. Amiral (Suşon) un teklifi üzerine Çanakkaledeki ordunun kumandanlığına alman ceneralı (Leyman von Sanders) tayin olundu.

Mondros körfezinde 35,000 asker toplanmıştı. Limni adasındaki evler ve barakalar bu askerin iskânına kâfi gelmediğinden toplanan askerler gemiler dahilinde kalmağa mecburdu. Gemilerin bir kısmında hayvan bir kısmında da materiyal yüklü bir halde bulunuyordu. Ceneral Hamilton bu şerait altında yapılacak bir çıkarmanın affedilmiyecek bir hata olduğunu gördü. Ve ciddi bir çıkarma için daha esaslı tedbirler ve hazırlıklar yapılmasını teklif etti.

Jeneral Hamilton Mısırdan dönüşünde çıkarma plânını tebliğ etti. Çanakkale mıntakasına çıkarılacak kuvvetler şunlardan müteşekkil olacaktı:

Bir ingiliz bahriye silâhendaz fırkası.
Jeneral (Weston) un kumanda ettiği 29 uncu ingiliz fırkası.
Avustralya ve Yeni Zeland kolordusu.
Jeneral (Damad) ın kumanda ettiği 100,000 kişilik fransız kolordusu.

Piyade kıtaatile topcu ve süvariler Bozcaada ve Mondrosa 108 nakliye gemisile getirildi. Türklerin kuvveti harbin başlangıcında 6 - 8 bin iken şimdi bütün teçhizatı tamam olmuş bir vaziyette 84,000 ne baliğ olmuştu.

6 fırkadan müteşekkil müttefikler ordusunun boğaz mıntakasına çıkışı bir çok arazi müşkülâtına maruzdu. Bu çıkarma teşebbüsünde muvaffak olunabilmek için çok ince teferruatile hazırlanmış iyi bir çıkarma plânına ve deniz ile karanın iyi bir mesai teşrikine ihtiyacı vardı.

25 nisan:

Müttefik ordunun başkumandanı harekâta başlamak için nisan ayını münasib görmüş ve buna karar vermişti. Havanın bozması dolayısile çıkış iki gün tehir edildi.

Çıkarma, 25 nisan sabah alaca karanlığında başladı. Ve muvaffak oldu.

Amiral Pritza bu muazzam teşebbüsün muvaffak olması için nekadar fazla nakliye gemileri istihdam edildiğini ve ordunun ne şekilde nakil ve karaya çıkarıldığını tafsilâtile anlattı.

Ve nihayet dedi ki: Türk ordusu kumandanı jeneral (Leyman von Sanders) yarımadanın boğaz tarafına bütün ihtiyatlarını topladı. Sonra düşmanın çıkış vaziyetine göre buralardan hücuma geçti. Her iki tarafta taarruzlar ve mukabil taarruzlar geceli gündüzlü devam ediyordu. Müttefikler 17,000 insan kaybettiler. Buna mukabil 5 kilometre yer kazandılar.

Türk mevzilerine 800 metre mesafede kaldılar. Müttefikler ordusu yeni askerlerle takviye ediliyordu.

13,150 tonluk (Goliath) ingiliz zırhlısı Morto koyunda bir türk torpitosu tarafından torpillendi.

Fransızlar, Çanakkale önündeki donanmalarını takviye ettiler ve amiral (Nicolos) u bu donanmaya kumandan tayin ettiler.

(Goliath) ın batmasından ve alman denizaltı gemilerinin boğaz önünde görülmesinden sonra müttefik donanma Çanakkale önünde daha ihtiyatlı hareket ettiler ve bir çok emniyet tedbirleri aldılar. Müttefik ordu bundan sonra 7,000 zayiat daha vererek 200 metreden 400 metreye kadar yer kazandılar. Mevzi muharebelerinden birisinde fransız jeneralı (Goureau) vahim bir surette yaralandı.

(Amiral Pritza nın Çanakkale muharebeleri hakkında verdiği 3 üncü konferans 1 inci konferansla beraber 1 - I. Teşrin - 934 tarih ve 334 sayılı Deniz mecmuasile neşredilmiştir.)

Yazan
Dz. Bnb.
Mithat Salih

Malzeme ve tabiyeye temas eden notlar

1 — Malzemeye can veren manevî kuvvettir.
2 — Büyük kumandanlar muvaffakıyetlerini daima üstün olmıyan malzeme ile kazanmışlardır.
3 — Tarihin en büyük zaferleri zayıf ve fakat iyi idare edilen donanmaların, kuvvetli ve fakat fena idare edilen donanmalara karşı kazandıkları galibiyettir.
4 — Malzemeye fazla kıymet vermek bir asker için en büyük bir hatadır. Harb malzemesini yüksek ve dehşet aver gören her memlekette askerden fazla nüfuz ve tesir sahibi sivillerdir. Bu tesire askerin de kapılması en büyük hatayı bilerek irtikâptan başka bir şey sayılmaz.
5 — İstikbal harplerinde muvaffakıyet her zamandan ziyade teknik vesaite, bunun iyi, pürüzsüz kullanılmasına bağlıdır.
6 — Bir deniz kuvveti yapmak bütün bir neslin mesaisi ile ancak mümkündür.
7 — Bir donanma inşa programı tertib ederken yapılan hata senelerce devam eder. Fransanın yeni mekteb denilen yanlış programı muhtelif tipler, acubeler vücude getirmişti. Bu sebeptendir ki büyük harpte bir rol oynıyamadı.
8 — Memleket müdafaa plânı esasına, harb plânları ihtiyacından doğmıyan ve bir deniz siyasetine istinad etmiyen inşaat paraların hedri, denize dökülmesini ifade eder. Hissi düşüncelerin, yeni ihtiraların cazibesine kapılan fikirlerin mahsulü olan silâhlar bu kabildendir.

9 — Büyük harpte hattıharb gemisinin yani düşman karşısında duran onunla harb eden geminin denizde esas silâh olduğu hakikati mütearifesini hattâ amirallara bile anlatmak için senelerce uğraştı ve Iskajaraktan alınan en büyük ders bu olarak gösterildi ve harb raporlarına da böyle yazıldı.

10 — Hattıharb gemilerinden sonra gelen diğer gemiler bu gemileri tamamlıyan parçalardır.

11 — Büyük harbin başında her bahriye ve harbin sevk ve idaresinde Almanya denizaltı gemilerinden çok şeyler ümid ettiler; o kadar ki Almanya muvaffakıyetini bunlardan bekledi. Netice meydanda olduğu halde harpten sonra bir kaç ingiliz amiralı da denizaltı gemilerinin bir harbi muvaffakıyete isal edeceği hakkında kitaplar çıkardı. Bu meyanda hava kuvvetleri için de neler yazılmadı. Fakat cihan kurulalıdanberi vuran, kaçan, kaçınan birçok silâhlar icad edilmiştir. Ve bir çok zayıf fikirleri peşine takmıştır. Fakat bu nevi silâhlar kat'i ve nehaî zaferi aslâ kazanamamıştır. Halbuki bir hedefe giden, orada tutunan, ileriye doğru diğer bir hedefe ilerliyebilen silâh esas silahtır. Ve harbi kazanır. Denizde ise bunu hattıharb gemisi ve karada da piyade temsil eder.

12 — Pön harbinde Romalıların iskeleleri, rumların ateş kayığı gibi yeni silâhlarla anî harekete geçilirse muvaffakıyet beklenir. Fakat bu sırada bu kabil olmıyacak derecededir.

13 — Denizaltı gemisi saklandığı mevkiden çıkmağa muvaffak olarak hedefine yakınlaşabilirse o zaman diğer hafif silâhlar arasında en müessiri olur. Ve deniz hakimiyetini bozmak ve ihlâl etmek için en iyi ve ucuz vasıta sayılır. Fakat bunu melceinden, düşman suüstü gemilerine karşı üssünden çıkarmak yine suüstü gemilerinin vazifesidir.

14 — Waşington ve Londra muahedatı, iktısadi zaruretler ve teknik inkişaf ve taaddüd büyük harpten sonraki gemi tiplerini evvelkinden çok karışık, mütenevvi bir hale sokmuştur. O kadar ki hattıharb gemisile muharebe kruvazörü birbirine karışmış, hafif ve zırhlı kruvazörler lider ve muhripler birbirine yakınlaşmıştır.

15 — Silâh yapılırken şunlar düşünülür :-
Muhtemel düşman ve onun muhtemel hareket tarzları, coğrafi vaziyet.

16 — Keşşaflarda birinci derecede ehemmiyeti haiz olan yüksek sürattir. Sonra muharebe kudreti gelir. İkisinin de beraber olması çok iyidir. Muharebe kruvazörlerinde ise bu iki vazife düşünülmüştü.

17 — Deniz hakimiyeti için mücadele etmiyecek; vazifesi akınlara inhisar edecek suüstü deniz kuvvetleri için muhtemel düşman kuvvetlerinin süratinden fazla sürate sahib olmak zarurî bir neticedir. Fakat bu fazla sürat teknenin diğer silâh ve evsafından fedakârlığı intac eder.

18 — Denizaltı gemileri için suüstü sürati su altından çok kıymetli bir unsurdur. Bu yüksek sürat tabiyeden ziyade sevkulceyş sahasında değerlidir. Filo harekâtına iştirak edebilir. Düşman konvoy ve hattıharb gemilerini takib ve temas muhafaza edebilir. Bir vazife ve hedefe varmakta takaddüm eder.

19 — Gemi standerd ton fiatları takribî şöyledir:
Posta gemisi 150 - 170 türk lirası.
Hattıharb gemisi 190 sterlin (Deutschland için 370 sterlin).
Kruvazör 200 sterlin (Alman kruvazörleri için 300 sterlin).
Muhrib 190 sterlin.
Denizaltı 180 sterlin.

20 — Vasatî gemilerin hayat müddetleri şöyledir:

Hattıharb	25
Kruvazör	16
Muhrib	12
Denizaltı	12

21 — İstikbal muharebeleri daha ziyade Gorila harbi şeklinde olacağından ve silâhlar inkişaf ve taaddüd eylediğinden mahir tabiyeciye her zamankinden fazla ihtiyaç olacaktır.

22 — Talimnameler sulh talimleri içindir. Harb talimnamesini insanlar kendileri yapar.

23 - Akşama yakın bir düşman rapor edilince ona hücum edebilmek için gündüzden temasın temini lâzımdır. Bu teması da güneşin batmadığı taraftan yapmalıdır.

24 — Bahriyede malzeme, sevkulceyş, tabiye birbirine çok yakındır ve o kadar çabuk tebeddülâta maruzdur ki birbirinden ayrılamaz. Bunun için teşkilât pek farklıdır.

25 — Düşmanı limanda bekliyen gemiler daima geç kalmışlardır.

26 — Hafif gemiler ya ortaya veya düşman uzağa konmalıdır.

27 — Kim muharebeyi arar, atılır ve cesaret sahibi ise o kazanır.

28 — Bir top ateşi görür görmez gece yapılacak ilk iş kerterizini almaktır.

29 — Bir madun tereddüde uğradığı zaman verilecek yegâne emir (taarruz ediniz) dir.

30 — Maneviyatı bozacak ve kat'iyetine itimat edilmiyen raporlar aslâ verilmemelidir.

31 — Düşman rapor edilince süratle takarrüb esastır. (Celiko hataya düşmüştür).

32 — Gece karartılmış bir gemi görülürse bizim olmadığına göre ilk yapılacak iş ateştir.

33 — Denizde mevkii sefine tayini hayati rol oynar. İngiliz filosunun mevkii 12 mil hatalı idi. Bu sebeble rüyeti temas lâzımdır.

34 — Bir baskın veya mayn harekâtı yaparken düşmanın karakollarını değiştirme zamanı intihab edilmelidir.

35 — En iyi tabiye şekli muhafaza edilemez ve iyi yapılamazsa muvaffakıyetsizliğe mahkûmdur. Bu sebeble seyir ve manevra san'ati pek mühimdir.

36 — Batırdığınız bir geminin mürettebatını kurtarırken en evvelâ gemi kaptanı aranır.

37 — Bir gemiyi muayene adeceğiniz zaman onun filikasını beklemeyin.

Top:

1 — Çoşimada Osiliyaba 8 dakikada perişan edildi. Varyak 14 dakikada batırıldı.

2 — Top tabiyesinden gaye çok uzaktan, düşmandan evvel ilk salvoda vurmaktır.

3 — Büyük harpte Bluher 18000 metreden batırıldı.

4 — (İndefatigabile) 15 dakikada batırıldı.

5 — Layan gemisine ilk 3 dakikada iki isabet olmuştur.

6 — Flanderdeki alman Tirpiç bataryası 306 hektoya atışı hava tarassudu ile yapmış ve isabetler dahi kaydetmiştir.

7 — Gemiden tarassutla top menzili bilhassa bizim açık sularımızda 30,000 metre kabul edilebilir.

8 — İskajarakda beşinci muharebe filosu düşman topçu tesirinden kurtulmak için denize ateş ederek su sütunu yapmağa teşebbüs etmiştir.

Denizaltı:

1 — Cihan harbi başında denizaltı gemileri en fazla 7 gün denizde kalırdı. U 151 hiçbir limana uğramadan 113 gün denizde kalmıştır. U 53 Amerikaya gidib gelirken 42 gün denizde kalmıştır. Bu bot 720 tonluk idi. Döndüğü zaman mürettebatın sıhhati yerinde idi.

2 — Çanakkaleden giren denizaltı gemileri içinde birisi 48 gün Marmarada kalmıştır.

3 — Denizaltı gemisine vazife verilirken daradar hesab edilmelidir. Çok avans verilmelidir.

4 — Karakol olan sahalara konmamalıdır.

5 — Bekleme sahaları dar, birbirine geçmiş olmamalı.

6 — Kapan olarak kullanılacak denizaltı gemisi su üstünün 3-4 mil ilersinde olmalıdır.

7 — Uzak keşif için 60 mil kadar ilerisinde bulunmalıdır.

8 — Denizaltı gemileri daima taarruzî kullanılmalıdır.

9 — Tahrib ve keşifte yüksek hayallere kapılmamalıdır. Çünkü zâf ve kaçan gizlenen bir silâhtır.

10 — Denizaltı gemilerinden $\frac{1}{3}$ yolda, $\frac{1}{3}$ vazifede, $\frac{1}{3}$ tamirde kabul edilir.

11 — Rapor edilen denizaltı gemileri ekseriya hayal ve korku mahsulüdür.

12 — Denizaltı gemisi bir bekleme mevkiinde gemi bulunmazsa hemen orasını terk etmemelidir. Bekliyen, avcılar gibi muvaffak olur.

13 — Büyük harb denizaltı gemilerinin harb gemilerile müştereken istimalinin gayrı mümkün olduğunu göstermektedir.
14 — U.24 (Formidable) gece denizaltı hücumu ile batırılmıştır.
15 — Düşmana bir torpito isabet edilince ikinciyi de yine ayni taraftan atmalıdır.

Mayn:

1 — Donanmamızın harekât sahasına mayn dökmek hatalıdır.
2 — Almanlar günde vasati 30 mayn tarayabilmişlerdir. Amrunda havaların hep iyi gitmesine rağmen 40 günde 203 mayn taranmıştır.
3 — 17 çalışma günü zarfında 3 mayn filotillâsı 300 mil murabbaındaki sahayı yalnız aramıştır.
4 — 4 büyük, 6 küçük mayn dökücü, 6 fırka ağ gemisi, 2 monitorla ingilizler 15 mil tulünde bir mayn, 13 mil tulünde ağ maniasını 4 saatte dökmüşlerdir.
5 — Düşman sahiline mayn döktüğümüz zaman çok şey ümid etmemeliyiz. Büyük harbin bütün vakayii bunun ile ispat etmiştir. Hattâ düşman bunların noksanlarını tamamlayarak istifade etmiştir.
6 — Amerikalılar şimal maniasını yaparken 4 saatte 5000 mayn dökmüşlerdir.
7 — Müterakki bahriyelerde mayn için umk meselesi mevzuubahs olamaz denilebilir.

Tayyare, hava kuvvetleri:

1 — Büyük harpte tayyarelerin muhafaza eylediği gemilere hiç bir denizaltı hücumu vak'ası olmamıştır.
2 — Balonlarla denizaltı emniyeti çok iyi neticeler vermiştir. Ve konvoy seyri esnasında da kullanılmıştır. Monitorlara, karakol gemilerine ve hattâ hattıharb gemilerine bunlardan verilmiştir.
3 — Büyük harpte çıkarma harekâtında kara ve deniz kuvvetlerile müştereken tayyarelerin istihdamı pek küçük mikyasta olmuştur. (Çingtav ve Çanakkale) de bu sebeple bu vadide esaslı bir harb tecrübesi yoktur.
4 — Bir çıkarmada müdafilerin hava kuvvetlerinin başlıca vazifeleri (ehemmiyet sırasile)

a) Asgari 150 millik sahada düşman ihrac kafileleri hakkında malûmat toplamaktır. (Büyük kafilelerin bir gecelik seyri 150 mil kabul edilir. 28 mil seyreden konvoylar için bu saha daha geniş olmalıdır.)
b) Düşman hava üsleri, hava gemileri.
c) Nakliyeleri, çıkarma vasıta tertibatını keşif ve bombardıman.

5 — Mütearrız hava kuvvetlerinde ise ehemmiyet sırasile:-
a) Mevzii hava hâkimi, ihrac kuvvetlerini himaye.
b) Düşman takviyelerini keşif, taarruz.
c) Tren yollarının, görülecek, sınai merkezlerin tahribi.

6 — Tayyarelere karşı karadan yapılan müdafaanın kıymeti henüz taayyün etmemiştir. Bir tayyare düşürmek için 3000 mermi atılması lâzım imiş.
7 — Büyük harpte alman donanmasının çıkışı esnasında alman hava kuvvetleri Harviç hafif kuvvetlerini (hafif kruvazörlerle muhripler) ingiliz muharebe kruvazörleri diye rapor etmiş ve Şer bu sebeple limana avdet etmiştir. 24 mart ingiliz taarruzunda alman tayyareleri ingiliz muharebe kruvazörlerini muhrib ve kruvazör diye rapor etmişlerdir. 19 - II. Kânun - 915 te tayyare ve zeppelinler harp gemilerini vapur diye rapor etmiştir.
8 — Dökerbankta alman tayyareleri alman mürettebatını kurtaran muhriplere bomba atmıştır. Alman tayyareleri Dögerbankta düşmanla teması muhafaza etselerdi Layana bir torpito hücumu kabil olurdu.
9 — Tayyarelerin raporlarını havadan vermesi bu silâhtan istifade edildiğini ifade eder. Yoksa en kıymetli keşif kaybolur veya gecikir. Havadaki tayyarelerin ve filoların telsizle karadan sevk ve idareleri kabil olmuştur.
10 — Tayyare görülünce hemen düşman tayyaresi farzetmek en muvafıktır.
11 — Tayyare denizaltı gemisini görürse ilk vazifesi tanıma işaretini istemek ve hücuma kalkmaktır.
12 — Tayyarelerin $\frac{1}{3}$ hariç tutulur. Fakat bu $\frac{1}{3}$ ihtiyat kabul edilemez.

13 — Bir kilometrelik sahayı gazlemek için 9 ton bomba lâzımdır.
14 – Tayyare teşkilâtında en makul nisbet %60 bombardıman, %30 av, %10 keşiftir.
15 — 500 kiloluk bir bomba 1 metre betona tesir eder. Tahrib sahası 2,5 metredir.
16 — Rüzgârın sürati saniyede 18 metre (saatte 64 Km. oluncıya kadar balonlar ve saatte 100 Km. oluncıya kadar tayyareler uçabilir. Yalnız rüzgâr muntazam esmelidir.
17 — Tayyarelerin istihdamı için yazılacak emirlerde sarahat olmalıdır. Hangi saatte vazife başlıyacağı, biteceği, kime gelmesi icab edeceği, kimin nef'ine çalışacağı tasrih edilmelidir.
18 — Tayyareler için iki türlü emrin tesbiti muvafıktır.
a) Daimî emirler,
b) Hususî vazife için hususî emirler.
19 — Tayyarelere vazife verirken günde kaç defa uçacaklarını evvelden tesbit şarttır.

Muhabere:

1 — Kumandanın en kuvvetli ve yegâne silâhı muhabere vasıtasıdır.
2 – Büyük harpte ingilizlerin muhabere hataları ve neticeleri şunlardır. Dögerbankta işaret yanlış anlaşıldığından muharebe kruvazörleri almanları takib etmediler. Iskajarakta 4 üncü ve beşinci filo geride kalmış, sonra da dönüş işaretini almamıştır. Binnetice muharebe kruvazörleri yalnız kalmış ve beşinci filo dönüş noktasında alman tesiri altında kalmıştır. Bu sebeptendir ki bu gün ticaret gemilerile harb gemileri birbirine rasgeldikçe muhabere etmeleri usul ittihaz edilmiştir. Ve bu muhaberenin adedi, muhabere esnasında yapılan hataları her üç ayda bir neşreylemekte bulunmuştur.
3 — Yavuz Çanakkaleye gelirken kendisini takib eden (Gloçester) in telsizlerini ingilizler müteaddid dalga tulleri kullanmalarına rağmen bozmuştur.
4 – 28 ağustos muharebesinde alman donanmasında 300 telsiz teati edilmesidir.

5 — Sahil muhabere ve gözetleme şebekesinin kıymetini büyük harpte en bariz surette gösteren ilk deniz vak'ası (Audacious) ın zıyaını gösterir. (Audacious) evvel bir ticaret gemisi batmıştı. Fakat haber geç geldi. Bu sebeple (Audacious) bu sahadaki mayna çarparak battı.
6 — Telsiz yerinde kullanılmadığı takdirde iyilikten ziyade düşmanlık eder. İngilizler almanların hemen her hareketini telsiz faaliyetinden almışlardı. Ve bunları alelekser iki saat zarfında deşifre edebilmişlerdi.
7 — Muhabere tekniği ticaret harbinin kıymetini azaltmıştır.
8 — Iskajarakta ingiliz sahillerindeki telsiz kerteriz istasiyonları azamî 4 mil hata ile düşmanın mevkiini donanmaya vermiştir.

Kd. Yzb. Hersingin harb hatıratından :

Çeviren
Dz. Bnb.
Abdürrahman Şeref

Canakkale harbinde ingilizlerin Triumph ve Majestic zırhlıları nasıl batırılmıştı?

Büyük harbin birinci yılındayız. U 21 numaralı botumla Britanya adası etrafında muvaffakıyetli bir seferden üssübahriye dönmüştüm. Bu harekât esnasında geminin kifayetini iyice tartmıştım. Daha uzun bir sefer yapmayı tasarladım. Maksadım Akdenize girmek ve İstanbula kadar uzanmaktı. Her şey yolunda gittiğine göre yakma yağım Adriyatikteki Avusturya harb limanına kadar yetişecekti. 1915 senesi Martında müttefikımız türkler Çanakkalede faik düşman kuvvetlerile kahramanca dövüşüyorlardı. İtilâf devletlerinin büyük deniz kuvvetleri boğazı zorlıyarak Marmaraya girmeğe teşebbüs ediyorlardı. Düşmanların buradaki asıl maksatları cenubî Rusyanın mebzul buğdaylarını en kısa yol olan boğazlardan kendi memleketlerine çekmek ve ayni zamanda rus kuvvetlerini süratle kendi cephelerine celbetmekti. Çanakkale boğazına karşı düşman donanmasının ilk taarruz teşebbüsü türk istihkâmları önünde akim kalmıştı. Fakat düşman boğazdan yalnız donanma kuvvetile geçemiyeceğini anlıyarak boğazın her iki sahiline asker çıkarmıştı. Bu dar sahada yüzbinlerce muharib siperlere yerleşerek sürekli bir boğuşmağa koyulmuştu. Türkler düşmanın son sistem silâhları karşısında materiyalca zayıf idiler. Sırbistan yolu henüz açılmamıştı. Almanyadan Türkiyeye yardım yapılamiyordu. Düşman zırhlıları ağır toplarile türk siperlerini devamlı surette ve ekseriya yan ateşine alarak dövüyordu. Bu mıntakada bir denizaltı gemisinin mevcudiyeti müttefikımıza büyük bir yardım temin edecekti. İşte bu sebepten U 21

denizaltı gemisile Akdenize girmek teşebbüsünde bulundum. Ve teklifimi donanma kumandanlığı vasıtasile bahriye nezaretine duyurdum. Berlindeki bahriye nezaretimizin yeşil masasını işgal eden mehamı umur teklifimi bidayette muvafık bulmadılar. Lâkin donanma kumandanlığının tervıckâr mütaleası üzerine bizzat maruzatta bulunmak için Berline çağırıldım. Müteaddid içtimalarda kat'î kanaatimi dinliyen zevat nihayet bu tehlikeli seferi tasvib ettiler. Maamafih benim sağ ve salim İstanbulu bulacağıma kanaat getirmemiş olacaklar ki ayrılırken bana (tekrar görüşürüz) demediler. Buna rağmen yolda her hangi bir sebeple bitaraf bir limana iltica etmek mecburiyetinde kalırsam ibraz edilmek üzere beynelmilel ahkâmı muhtevi tahriratlarla dolu bir zarf elime tutuşturdular. Bu zarfı koltuğuma sıkıştırarak Berlinden trene atladım. Üssübahrî (Wilhelmshaven) e geldim. İlk iş olarak bu zarfı gemideki kasaya kilitledim ve bir daha bununla meşgul olmadım.

Kanaatimi kabul ettirmekten mütevellid sevinçle U 21 i büyük sefere hazırlamağa başladım. Bu teşebbüsten kimsenin haberi yoktu. Mürettebatımdan hiç birisi hazırlığın manasını sormuyordu. Bu cesur gemiciler kumandanlarının kararına tamamen emindiler. Teşebbüsümüzü kimse bilmemelidi. Aksi takdirde Avrupa kıt'asını dolaşacak bir tek denizaltı gemisini düşman kolayca bulub yakalıyabilirdi. 1915 senesi nisanının 25 inde gayeme doğru yürümek için (Wilhelmshaven)ı terkettim. Atlas Okyanusuna girmek için en kısa yol Manş kanalı idi. Fakat ben bu yolu tercih etmedim. Çünkü ingilizler kanalda denizaltı gemilerimiz için sıkı bir karakol tertib etmişlerdi. Gündüz suüstünde bu mıntakadan geçmek imkânsızdı. Binaenaleyh gündüz sualtından seyrederek gece karanlığında satha çıkıb bataryaları şarjetmek lâzımdı. Şarj için sarfedeceğim mahrukat fazla olmakla beraber ilerlemek hususundaki istifadem pekaz olacaktı. Bu mühim sebepten dolayı iktısadî süratle Britanya adasının şimalinden ve işlek yol haricinden dolaşarak gitmeğe karar verdim. Iskoçyanın şimalinden geçerken düşman karakollarile karşılaşacağımı tahmin ediyordum. Çünkü Almanyanın Amerika ile muvasalası bu mıntakadan olmak ihtimalini

düşman nazarı dikkate almış bulunuyordu. Bu tehlikeli mıntakaya kar tipisi ve kesif sis içinde girdim. Gemi ilerledikçe bir yığın buz haline geliyordu. Henüz düşman karakollarından eser görünmüyordu. Deniz büyümüş fırtına başlamıştı. Arkama baktığım zaman mevzii sisler arasında düşman karakol hattı belirmişti. Şu halde bizi onlardan saklıyan tabiatin cilvesi olmuştu. Geçid başında yüzümüze iyi bir tali gülmüştü. Lâkin kıç omuzluklarda ve oldukça yakında iki vapur birdenbire meydana çıktı. Derhal daldık. Vapurlardan biri bizi görmüş olacak ki, telâşlı surette düdüğüne asıldı. Karakollardan birisi o tarafa doğru yol verdi. Biz sualtında yolumuza müsterihane devam ettik. Vaziyeti müsaid görünce satha çıkarak cenuba doğru ilerledik. Ispanya sahillerine kadar şiddetli ve çok kötü havalara maruz kaldık. Bahriye nezareti Madritteki sefaretimiz vasıtasile bitaraf sularda almak üzere bizim için bir yağ gemisi temin etmişti. Ispanyollara çaktırmadan gece bu gemi ile tenha bir koyda buluştuk. Ve epeyce mazot aldık. Müteakıb gece tekrar mazot almak üzere gemiye buluşma yeri verdik. Hava ışıyınca sahilden görünmemek için uzaklaştık. O gün yeni mazotu pruva ettik. Fakat bu mazot bizim iştial derecesi yüksek dizellerimizde yanmadı. Artık bu sularda fazla vakit geçirmek muvafık değildi. Tasarrufa fevkalâde riayet etmek şartile eski mazotu kullanarak Adriyatikte müttefik Avusturya limanına ulaşabilecektir. Oradan işe yarar mazot tedarik edebilirdik. Geçilmesi müşkül olan Cibralta boğazını gece geçmek lâzımdı. Fakat bir çok vapurlardan kaçınmak icab ettiğinden hesabım bozuldu. Cibralta önüne geldigim zaman tanyeri ağarıyordu. Buradan dönüb açıkta geceyi beklemek mazot azlığından işime gelmedi. Afrika kıt'asının yüksek kum tepelerile örtülü sahiline sokularak su üstünde seyre başladım. İngilizler boğazın en dar yerinde muhriplerle karakol yapıyorlardı. Gittikçe karakol hattına yaklaşıyordum. Hattın cenub ucundaki muhrib yüksek süratle şimale doğru gidiyordu. Bu muhribin bizi görmesi pek muhtemeldi. Vakit geçirmeden dalmak icab ediyordu. Lâkin muhrib aldırmadan Cibralta limanına doğru yoluna devam etti. Bu esnada o taraftan da kalın dumanlar

belirdi. Bu vaziyet tuhaftı. Saatime göz attım tam sekizdi. Şimdi muammayı halletmiştim. Muhrib karakol nöbetini teslime koşuyordu. Karşısındaki dumanlar da ondan nöbet teslim alacak gemilerdi. Düşman nöbet teslimi kaygusile meşgulken fareyi delikten kaçırmıştı. İşte bu suretle alaca karanlıkta Cibraltadan suüstünde geçerek burnumu Akdenize sokmuştum.

Sicilyaya kadar ticaret yolları haricinden çok ihtiyatlı hareketle hâdisesiz geldik. Manzarası çok lâtif olan bu italyan adasının sahiline kadar sokularak yoluma devam ettim. Hava yagmura çevirdi. Sicilyayı gözden kaybettiğim sıralarda yüksek süratle bize doğru seyreden dört muhrib yagmur sağanakları arasından birdenbire çıkıverdi. Mesafeleri takriben 2000 metre kadardı. Alarm dalışile başımızı derhal suya soktuk. Muhriplerin pervane gürültüleri üstümüzden geldi geçti. Pereskobu çıkardığım zaman muhriplerden biri bizi yakından takib ediyordu. Bu mıntakada gündüz suüstünde seyretmek tehlikeli idi. bu sebepten Malta adasının cenubundan dolaşarak şarka geçmeğe mecbur oldum. Maltayı arkamda bırakarak Adriyatige döndüğüm zaman yine düşman muhriplerinin sıkı tarassudu devem ediyordu. Bunlar fransız muhripleri idi. Müşkül saatler geçirerek Adriyatiğe ve nihayet bir Avusturya muhribinin refakatinde Kataroya girdim. Makineler bizi buraya kadar hiç arızaya ugramadan selâmetle getirmişti. Lâkin sarnıcımızda ancak yarım ton mazotumuz kalmıştı. Avusturya limanında samimi bir istikbal gördük. Derhal bordamıza mazot tankı yanaştı. Bir gün zarfında makineleri süratle elden geçirerek erzak ve levazım ikmal etmek suretile Çanakkaleye müteveccihen buradan hareket ettik. Adriyatikten aşağıya doğru Mataban burnundan dolaşarak Girid adasile Mora yarımadası arasından geçüb Adalardenizine girdik mavi sema altında pırıldayan mavi su üstünde gidişimiz pek zevkli idi. Fakat bu denize serpili adalardan bizim geçişimiz kat'iyyen sezilmemesi için çok ihtiyatlı hareket etmek mecburiyetinde idik. Buradan Çanakkaleye en kısa yoldan gitmiyerek Yunanistan sahillerinden şimale yükslib şarka döndüm. Ve Bulgaristan sahilini takib ederek Semendirek ve İmroz adalarile Gelibolu yarımadası

arasından geçib boğaz medhali önünden aşağı sarkmayı düşündüm. Bu tarzda hareketime sebeb boğaz akıntısının lodos istikametine doğru akması hasebile düşman gemilerine hücumda akıntıyı kıçtan alarak bataryalardan az sarfiyat yapmak esasına müstenitti. Şimalden gelerek boğaz methalinde her hangi bir hücumu müteakib akıntıdan bilistifade düşman nazarından süratle uzaklaşabilirdim. İşte bu mülâhaza ile yolumu uzattım. Dedeağaçla Semendirek adası arasında düşmanın karakol hattına rasladım bu geniş kanalda karakol kuvvetlerinin bulunması düşmanın çok müteyakkız bulunduğuna delildi. Bu vaziyet karşısında derhal geriye döndüm. Maksadım gündüzü geçirerek karakol hattından gece suüstü seyrile geçmekti. Gece olunca karakol gemilerine görünmeden bu mıntakayı tehlikesizce atladım. Fakat daha cenupta düşmanın ikinci bir karakol hattına rasladım. Suüstünden bu hattı geçemiyecegimi anlıyarak 40 metre derinden pek ağır yolla seyrettim. Ertesi sabah fecirle beraber 10 metreye çıkarak pereskopla etarfı tarassud ettim. İmroz ile Gelibolu yarımadası arasında muhripler ve balıkçı gemileri zikzak rotalarla denizaltı gemisi avlama tertibatı almışlar mekik dokuyorlardı. Şimdi anlıyordum ki sekiz gün evvel Sicilya civarında bizi gören ve takib eden fransız muhripleri mevcudiyetimizi Çanakkale önündekilere bildirmişler. Düşman karakolları şimdi burada pereskobumu görmüş olacaklar ki takibe başladılar. Sabahın saat 6,5 gundan öğleye kadar sualında zikzak rotalarla cenuba doğru seyrettim. Saat tam 12 de boğaz methalinin az şimalinde sahile yakın ağır yolla seyreden bir zırhlı gördüm. Bu Triumph idi, Derhal üstüne teveccüh ettim. O tarafta düşman karakolu zayıf idi. 45 dakika sonra pereskubumu tekrar yukarıya sürerek zırhlıya hücuma geçtim. Bu gemi öğleden evvel türk siperlerini yan ateşi altına almış şimdi öğle paydosu yapıyordu. Bordalarından torpito ağlarını sarkıtmış, mürettebatı güvertede güneşlenmekte idi. Gözcüleri dürbünlerle pereskob arıyorlardı. Bir muhrib zırhlıdan 1000 - 1200 metre açık olarak etrafında tam yolla emniyet seyri yapıyordu. Preskobu tekrar yukarıya sürdüğüm zaman bu muhrib zırhlının bordası istikametinde olarak bize doğru kavis

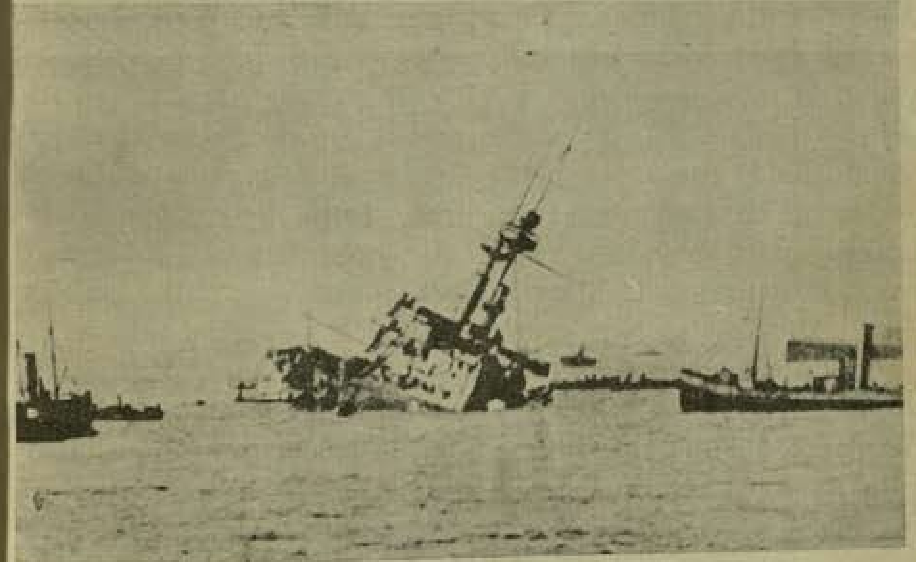
çiziyordu. Hücum için müsait bir fırsat değildi. Fakat geçen saniyeler hücum şansımı akim bırakacaktı. Maksat ve gayenin ehemmiyeti gözümün önünde o anda şimşek gibi çaktı. Bütün mevcudiyetimizi ortaya atarak hücum etmek zamanı idi. Ve buna bir lâhze düşünerek karar verdim. Süratle 16 metreye indim. Muhrib 16 metrede bizi mahmuzlıyamazdı. Biraz sonra üstümüzden seri bir pervane gürültüsü geçti ve gemi sallandı. Her an tepemizde patlıyacak su bombalarının dehşetli heyecanı içinde idik. Bekledigimiz tehlike vuku bulmadı. Demekki muhrib bizi görmemişti. Derhal 10 metreye çıktım. Seri bir bakışla zırhlının 400 metre kadar yakininde bulunduğumu fakat onun nişan hattımı henüz geçtiğini tesbit ettim. Tam yolla ve alabanda dümenle düşmanı tekrar nişan hattına sokabilirdim ve hemen bu manevrayı yaptım. Takriben 300 meteden torpitoyu ateşledim. Şimdi zırhlının tekmil topları ateş püskürecekti. Lâkin toplar patlamadan torpitomuzun mahuf tarakası suları ve bizi sarstı. Bu noktadan uzaklaşırken santral bana bölmelerin ve bataryanın sağlam raporunu verdi. Torpito isabetinden 9 dakika sonra Triumph mavi sulara gömülmüş kaybolmuştu.

Şimdi bu sahada hakikî mevcudiyetimiz düşmanca malûm olmuştu. Bittabi şiddetli bir takıb başladı. Evvelce düşündüğüm gibi akıntıyı kıça alarak karakol gemilerinden süratle uzaklaşmağa teşebbüs ettim. Ve karanlık olunca satha çıkarak bataryaları imlâ etmeyi düşündüm. Fakat düşmanın anudane takibi karşısında ancak gece yarısı burnumu satha çıkarabildim. Bu hücumu yapabilmek için sualtında devamlı surette 29 saat kalmıştık. Sualtında iyi bir sıkıntı çektikten sonra taliin yüzü şarkta da bana gülmeğe başlamıştı. Bu güzel hatırayı 1915 senesi Mayısının 25 inde defterime kaydetmiştim. Yani Wilhelmshaven den hareketimden tam bir ay sonra. Batan düşman zırhlısı harbin başlangıcında ingilizlerin aksayi şark filosu arasında idi. Büyük toplarile bizim oradaki Kiyooçi müstemleke limanımızı ağır zayiat verdirerek uzun zaman bombardıman etmişti. Kiyooçiyi müdafaadan sonra japonların eline esir düşen silâh arkadaşlarım müteaddid mektuplarla Triumphu batırarak intikamlarını almamdan mütevellid sevinç içinde beni tebrike şitab etmişlerdi.

Triumpha hücumum muvaffakıyetle neticelenince ayni teşebbüsü bir defa daha tekrarlamağa karar verdim. Ertesi günü Bulgaristan sahiline yükselerek 26 mayıs akşamı Semendirek adasının şimaline yani iki gün evvelki mevkie geldim. Düşman karakol hattı yine faaliyette idi. Birinci hattan suüstü seyrile gözükmeden geçtim. İkinci karakol hattında dalmağa mecbur kalarak o gece sualında seyretmeği ve ertesi sabah alaca karanlıkla beraber Hellâs önünde pereskob umkuna çıkıb etrafı gözetlemeği tasmim ettim. Bu noktai intihaptan maksadım Seddülbahir önünde düşmanın çıkarma iskelesi olması dolayısile burada çıkarmağı himaye edecek harb gemileri bulmak ümidi idi Saat 5,5 ta pereskobumu yukarı sürdüğüm zaman bir çok şileb ve karakol gemilerinin hummalı faaliyetle gidib geldiklerini fakat içlerinde hiç bir harb gemisi olmadığını tarassut ettim. Hellâs burnuna biraz daha yaklaştığım zaman çıkarma iskelesi yakininde şaşırtıcı tarzda boyanmış bir harb gemisinin uzun direkleri gözüme ilişti. Ve bunun Majestik sınıfından birisi olduğunu tahmin ettim. Bu gemi sahile fazla sokulmuştu. Belki torpito isabeti alırsa derhal sığa giderek kurtulabilecekti. Aşağı yukarı bir kaç kısa tarassud seyri yaparak diğer gemiler arasından hedefe yollıyacağım torpito için gedik aradım. Hedef sabitti. Lâkin etrafını alan diğer irili ufaklı gemilerin hail olmaları atışı güçleştiriyordu. Nihayet takriben 20 metre genişliğinde bir aralık görerek fırsat kaçırmadan kıç kovanları ateşlemek üzere nişan aldım. Torpito kovanı terkettikten kısa bir zaman sonra dehşetli bir infilâk etrafı sarstı. İsabet kazan dairesi hizasında olacak ki Majestik ileriye doğru kısa bir hamle yaptı. Sonra yan üstü düşerek stim çıkan bacaları suya gömüldü. Bu esnada etrafını saran gemilerde ani hareketler başladı. Majestiğin güvertesinde büyük bir hercümerci görüldü. Gemi devrilirken mürettebat suya atlıyorlardı. 15000 tonluk zırhlının gözden kaybolması 4,5 dakikadan fazla sürmedi.

Düşman derhal peşimize düştü. Takipten çabuk yakayı sıyırmak için yine boğazın akıntısından istifade ederek lodos istikametine yol verdim. Ertesi gün teşebbüsümü üçüncü defa olarak evvelki tarzda hareket etmek suretile tekrarladım. Fakat

torpito atmağa değer harb gemisi meydanda kalmamıştı. Muhripler ve karakol gemileri yüksek süratlerle boğaz önünde ve sahil imtidadınca dolaşıyorlardı. Artık bu sahada hücum ihtimalini görmediğimden İmroza teveccüh ettim. Bu adanın poyraza bakan limanında (Kefalo) kesif duman nazara çarpıyordu. Burada av bulmak ümidile liman ağzına doğru sokuldum. Düşman karakolları pereskobumu görmüş olacaklar ki,



Majestik zırhlısı batarken

süratle takibe başladılar. Onlardan kurtulmak ancak en seri tarzda sahilden uzaklaşmakla kabildi. Tam bu sırada gemi şiddetli bir zorluğa maruz kaldı. Sanki ilerlemekten menedilmiş gibi idi. Bordada bir hışırtı da duyuldu. Makineleri son yolla geri işlettim. Gemi biraz oynadı. Hışırtı kuvvetlendi. Şimdi ağa takıldığımızı anladım. Ağ maniası bittabi suüstünde şamandıralara asılı idi. Şamandıraların hareketi ağda bir fevkalâdeliğe alâmetti. Binaenaleyh tepemizde düşman bombalarının patlaması bir kaç dakikalık bir mesele idi. Hayatımız da bu kısa müddete bağlı idi. Heyecanı umumi son haddini bulmuştu. Lâkin başa gelen çekilir düşüncesile metanetimizi kaybetmiyorduk. Mademki gemi son yol geri ile ağdan kafasını

çıkaramamıştı. O halde makineleri son yol ileri işleterek ağı sürükleyib yırtmak lâzımdı. Ve bu manevrayı tatbik ettim. Bir müddet gemi yerinden kımıldamadı. Fakat ağ ileri tazyikımızın tesirile son haddine kadar gerilmiş ya o kalın çelik teller kopacak veyahud heyeti umumiyesile sırtımıza asılı olduğu halde sürüklenecekti. Şayet demirleri çok kuvvetli ise kabil değil bizi bırakmıyacaktı. Gemide ansızın hafif bir hareket müşahede ettim. Bu hareket biraz fazlalaştı. Ve gemi o ande sarsıldı. Ağdan kurtulduğumuza hükmettim. Fakat ileri hareket çok bati idi. Hâlâ makinelerin çalışmasile mütenasib bir ileri hareket yoktu. Demek oluyor ki, biz ağın bir parçasını koparıb sürüklemeğe başlamıştık. 60 metre umkta sırtımızda bu ağır yük olduğu halde pervanelerin boğuk sadasını heyecanla dinliyerek korku içinde bir müddet geçirdik. Düşman karakollarından uzaklaştığımı düşünerek endişemi izale için ufki dümenleri harekete getirdim. Bunlar harekette serbestiler. Satha çıktığım zaman düşmandan eser yoktu. Bir buçuk saat çalışarak gemiyi ağ tellerinden temizledik. Mayısın 30 uncu günü boğaz önüne dördüncü bir akın yaptım. Fakat bu sefer de dişe dokunacak bir parça bulamadım. Bunun üzerine Anadolu sahilinde Bodrum limanına gittim. Orada boğazdaki gedik ve bilhassa türk maynlarının mevkileri hakkında malûmat aldım. Ve buna istinaden haziranın dördüncü günü boğazda derinden seyrederek içeriye girmeğe başladım. Derinde akıntı azdı. Çanakkale kasabası önüne kadar su altında geldim. Burada satha çıkarak müstahkem mevki kumandanlığına muvasalatımı rapor ettim. Ertesi günü iyi bir istikbale mazhar olarak İstanbula muvasalatla Halice girdim.

Çevirenin mütaleası : Büyükharpte denizaltı gemisi harekâtı meyanında U 21 in ilk defa uzun bir sefere çıkıb Çanakkaleye kadar gelmesi başlı başına bir muvaffakıyettir. Kaptan Hersingin, Çanakkale muharebatı devam ederken iki ingiliz zırhlısını batırması da bu silâh hesabına ayrıca bir zaferdir. Bu sıralarda denizaltı gemisine karşı mücadele vasıtalarının iptidailiği düşmanı bu silâha karşı müessir surette karşı koymaktan mahrum etmiştir. Maamafih Triumphun, kendisine 300 metre sokulan denizaltı gemisi pereskobunun böyle müsait deniz ve hava şeraiti altında görememesi gözcülük teşkilâtının noksaniyetine atfedilir. Alman denizaltı gemilerinin Akdenize ve bahusus Çanakkale darülharekâtı önüne kadar sokulmaları ingilizleri hayli endişeye duçar etmiş oldugu muhakkaktır. Lâkin düşmanın Çanakkaleyi terketmesinde alman denizaltı gemilerinin başlıca amil olduğu iddia ve kabul edilemez. Binaenaleyh kaptan Hersing son zamanda yazdığı kitabında (U 21 Çanakkaleyi kurtardı) demesi tafrafuruşluktan başka bir şey değildir.

Bu hareketten alınacak derse gelince, evvelemirde denizaltı gemisinde telsizle muhaberatın ne büyük kıymet ve ehemmiyeti olduğunu tebarüz ettirmek lâzımdır. U 21 şayet telsizle muhabere temin edemeseydi Adalardenizinde emniyetle girecek bir liman bulamazdı. Onu Bodruma çağıran türk telsiz istasiyonunu iyi dinleyib bulması nihayet Çanakkale boğazından içeriye girmesini temin etmiştir. Harekâta çıkan bir denizaltı gemisi için telsiz cihazı top ve torpito silâhları kadar ve belki sırasında bunlardan daha mühim bir vasıtadır.

Bir denizaltı gemisi kumandanı harpte iş göreceği mıntakaları sulh zamanında görüb iyice tetkik etmesi lüzumu tezahür eder.

Boğaz methalinde düşmana hücum için en münasib vaziyet, hücumdan sonra takipten çabuk kurtulmak için akıntıdan istifade etmek yani kıç hücumu yaparak derhal akıntının önüne düşmektir.

Alaca karanlık hücum için en müsaid zamandır. Kezalik bu zamanda suüstünde ve arka zemini denizaltı gemisinin rengine uygun bir sahile sürünerek münferid düşman karakoluna kendini göstermeden geçmek te nazarı dikkatte bulundurulacak bir keyfiyettir. Bundan maada düşman karakol hattını geçmek için behemehal sualtı seyrine geçmek şart değildir. Suüstünde düşman tarafından görüleceğine kat'iyetle hükmetmeden geceleyin dalmamalıdır.

Boğazın derinlerindeki akıntı vaziyeti Marmaraya girmek için elverişlidir. Bu mesele ayrıca tetkika değer ve bir denizaltı gemimizle bu keyfiyet tatbik edilmek faydalı olur.

Kaptan Hersingin şahsî teşebbüsile başardığı bu sefer ve muvaffakıyet mürettebatının yüksek harb kifayetini ve metanetini gösterir. Bu itibarla harpte müstakil hareket edecek olan denizaltı gemisi kumandanının şahsî teşebbüs karakterini haiz olması lâzımdır. Denizaltı gemicilerinin âsabına tamamen hâkim, metin personaldan seçilmesine itina edilmelidir.

U 21 alman denizaltı gemisinin Iskoçya şimalindeki, Cibralta boğazındaki ve Semendirek adasındaki mühim karakol hatlarını yarıb geçmesi ve nihayet Akdenize alman denizaltı gemisi girdiğine vâkıf olan düşman donanmasının cüzütamlarına boğaz mıntakasında taarruz ederek muvaffak olması Kefalo limanı önünde takıldığı ağ maniasından kurtulması meseleleri ingilizlerin boğazdan Marmaraya sualtından geçmelerinden daha mühim olduğuna şüphe yoktur.

Yukardaki hikâye okuyuculara kolay bir iş gibi görünürse de hakikatte denizaltında hücum vaziyetleri alabilmek meselesi düşünüldüğü kadar basit değildir. Bahusus düşman faaliyeti karşısında kat'î ve emniyetli tarassudu saniyelere sığdırıb iyi hücum fırsatı bulmak hesab ve nazariyeden ziyade meleke ve mümarese işidir. Hesaba istinad ederek çok mümarese yapan denizaltı gemisi kumandanı harpte muvaffakıyeti çabuk elde edebilir.

Kaptan Hansing İstanbulda tersanemizde gemisini elden geçirdikten sonra tekrar boğazdan çıkarak düşmana akın yapmış ve daima hedefini bilerek faaliyet göstermiştir. Mumaileyh büyük harpte ilk defa olarak Pathfinder ingiliz kruvazörünü batırmak suretile iyi bir şeref kazanmış değerli bir kumandandır.

Yazan
Dz. Yzb.
Vehbi Ziya

Denizaltı gemileri tipleri hakkında bir tetkik ve bir netice

Denizaltı gemileri tipleri tesbit edilirken iki mühim keyfiyet gözönünde bulundurulmak icab eder.

1 — Sevkulceyşî ve tabiyevî mülâhazalar.

2 — Coğrafî vaziyet.

Sevkulceyşî ve tabiyevî düşüncelerin gayesi düşmanın denizlerde serbest dolaşmasının önüne geçmek, yani, deniz ticaretine mâni olmak, deniz kuvvetlerini imha etmek ve hasmın denizlerdeki emellerini söndürmektir. Bu işleri başarabilmesi için bir denizaltı gemisinin aşağıdaki evsafı haiz olması icab eder.

a) Kuvvetli silâh.

b) Kuvvetli tekne.

c) Yüksek sürat.

d) Siai seyir.

e) Denizcilik.

a) Bir denizaltı gemisinin taşıyabileceği silâh şunlardır: Torpito, top, makinaıtop, makinalıtüfek, mayn ve tayyare. Denizaltı gemilerinin yukardaki silâhlardan büyük çapta ve çok miktarda taşıyabilmeleri şayanı arzu ise de, bazı esbab dolayısile bot maimahrecinin tahdid edilmesi keyfiyeti bu silâhlardan da mahdud miktarda taşınmasını icab ettirmektedir. Bununla beraber mümkün olduğu kadar fazla miktarda ve büyük çapta silâhı bulunması nisbetinde kuvveti artar.

b) Denizaltı gemisi hücumlarına karşı müdafaa ve denizaltı gemilerini avlama ve imha vasıtalarının çoğalması bu sınıf gemilerin teknelerinin çok kuvvetli olarak inşa edilmelerini icab ettirmektedir.

Mukavim teknenin takviyesi mayn ve su bombalarına karşı botu muhafaza edebileceği gibi tayyare hücumlarında ve sıkı takiplerde denizaltı gemisinin çok derin umklara inerek kendisini kurtarmasını da mümkün kılacaktır. Botun arzani ve yüksek tazyika mukavim perdelere malikiyeti, müteaddid dalma sarnıçları, mukavim yakma yağı sarnıçları bulunması o teknenin kifayetini çok yükseltir.

c) Tabiye noktai nazarından en mühim unsur yüksek süratttir. Bir denizaltı gemisi için sualtında nekadar çok sürate ihtiyac varsa suüstünde de o nisbette sürate ihtiyac vardır.

Denizaltı gemisinin suüstü muharebe kuvvetlerile birlikte vazife aldığı zamanlarda göreceği işler, bilhassa keşif ve temas muhafazasıdır. Az sürat düşmanla temas etmiş bir denizaltı gemisinin temas muhafazasını imkânsız bırakır. Gece bir kafilenin gerisinde kalmış bir denizaltı gemisi ancak yüksek süratle kafilenin ilerisine geçerek suüstü hücumu yapabilir. Top muharebesi kabul ettiği zamanlarda, rüzgâra ve denizlere göre iyi bir muharebe vaziyeti ancak yüksek süratle alınabilir. Mühlik anlarda yine yüksek sürat sayesinde düşmandan uzaklaşabilir. Keşif hattı, bekleme mevkii, sürat sayesinde kolaylıkla ve az bir zamanda ahzedilir.

d) Bir denizaltı gemisinin kifayetini yükseltecek vasıflardan biri de siai seyirdir. Siai seyrin ehemmiyeti, muhtemel düşman ve coğrafi ve sevkulceyşi vaziyet ile alâkadardır. Düşman üssübahrilerinin uzaklığı, ticaret yollarının ana vatandan mesafesi, kendi üssülharekelerinin azlığı ve harekât sahasından mesafesi denizaltı gemisinin denizde kalma müddeti ile ziyadesile alâkadardır. Buradaki siai seyir, yalnız çok miktarda mazot istiabı olmayıb geminin denizde kaldığı müddetçe personalın istirahatini temin edebilecek, erzak ve suyunu bol miktarda bulunduracak sıhhi şeraiti haiz ve denizlere mütehammil manalarını da murad etmektedir.

e) Bugünün denizaltı gemileri mükemmel bir suüstü gemisi denizciliğine malik olmak mecburiyetindedirler. Dinleme aletleri, yüksek süratli imha vasıtaları, su bombaları, sürükleme maynlar, sürütme ağlar, antenli maynlar, ağ manialari, denizaltı gemilerinin harekât sahalarını en emin yer olan açık denize çekti. Çünkü, düşmana, kuvvetle tarassud altında bulundurulan ve yukarıki tedafüi vasıtaları havi harb limanında veyahud ayni ehemmiyetle müdafaa ettiği ileri üssülharekesinde veyahud taarruz mıntakasında hücum fırsatı pek güç bulunabilir.

Düşmanın en zayıf hali üssülharekesini terk ile açık denizlere çıktığı zamandır. Şu halde, her mevsimde ve her havada, açık denizde bekleme mevkiinde haftalarla kalacak bir denizaltı gemisinin en büyük vasfı bu denizlere tahammüldür. Bu tahammülde tonajı nisbetinde artar.

Denizaltı gemileri için en lüzumlu ve belli başlı evsaf yukarda okunduktan sonra bugün İngiltere, Amerika, Fransa, İtalya ve Japonya gibi yabancı büyük bahriyelerde mevcud denizaltı gemileri tiplerini tetkika geçebiliriz.

Bu büyük bahriyelerde beş tip denizaltı gemisine tesadüf ediyoruz. Bunlarda :

1 — Kruvazör	1200 tondan yukarı.
2 — Mayn gemisi	muhtelif tonajda.
3 — Birinci sınıf bot	700 ilâ 1200 ton.
4 — İkinci sınıf bot	500 « 700 «
5 — Sahil botları	90 « 500 «

Bu tasnif bütün bahriyeler için ayni değildir. Bazı bahriyeler 1000 tondan yukarı denizaltı gemilerine filo gemisi ve 700 tonluk botlara ikinci sınıf, 600 tondan küçük olanlara da sahil botu namını vermektedir. Bu yazıda bütün bahriyelere nazaran tasnif umumileştirilmiş ve tipler beş nam altında toplanmıştır.

1 — Kruvazörler :

Açık denizlerde ve bilhassa okyanuslarda ticaret muharebesi yapmak, konvoylara hücum etmek ve filo ile müşterek harekâta iştirak etmek ve uzak keşiflerde kullanılmak üzere inşa edilmişlerdir.

Kalın denizlere mütehammil, çok miktarda torpito alır, büyük çapta top taşır, kuvvetli telsizle mücehhez ve uzun müddet denizde kalabilir gemilerdir.

Muhtelif bahriyelerin bu sınıf gemilerinden en güzellerini gösterir bir cetvel aşağıya yazılmıştır.

	İsmi	Mai mahreci ton	Sürati	Topu	Torpitosu
İngiltere	X1	2425 3600	19.5 9	4-13.2 lik 2-Mt.	6-53.3 lük
	Raibow sınıfı	1475 2015	17.5 9	1-10.2 lik 2-Mt.	6-53.3 baş 2-53.3 kıç
	Perseus sınıfı	1475 2045	17.5 9	1-12.7 lik 2-Mt.	6-53.3 baş 2-53.3 kıç
Fransa	Surcouf	3260 4300	20 10	2-20.3 lük 2-3.7 tay. 4-Mt.	6-55 lık baş 8-55 güverte altında.
	Helbroun	1841 2516	16 8	1-15 lik	4-50 lik baş 2-50 kıç
	Agosta sınıfı	1379 1968	20 10	1-10 luk 1-3.7 tay. 1-Mt.	4-55 lik baş 5-55 güverte 2-45 »
İtalya	Pietro-mieca	1371 1883	16 8.5	2-12 lik 2- Mt.	4-53.3 baş 4-53.3 kıç
	Balila sınıfı	1368 1874	18.5 10	1-10 luk 1- Mt.	4-53.3 baş 2-53.3 kıç
	Ettere-fieramosca	1339 1760	19 10	1-12 lik 2- Mt.	4-53.3 baş 4-53.3 kıç
Amerika	Nautilus sınıfı	2730 3900	17 8	2-15.2 lik	6-53.3 lük
	Bonita sınıfı	2000 2560	19.5 8	1-12.7 lik 2- Mt.	4-53.3 baş 2-53.3 kıç
	Dolphin	1540 2215	17 8	1-10.2 lik	6-53.3 lük
Japonya	J 6 sınıfı	1955 2480	17.5 9	2-14 lük 1-7.6 tay	4-53.3 baş 2-53.3 kıç
	J 52 sınıfı	1390 2000	21 9	1-12 lik 1-7.6 tay	6-53.3 baş 2-53.3 kıç
	J 61 sınıfı	1636 2100	19 9	1-12 lik 1-7.6 tay	6-53.3 lük

Bu cetvelin tetkikında görülecektir ki fransızların en son yaptıkları Surcouf denizaltı gemisi başlı başına yeni bir tip meydana getirmiştir. Bu sebeple, bu gemi hakkında biraz fazla malûmat vermek faideli olacaktır.



İngiliz denizaltı kruvazörü Perseus

Okyanusta vazife alacak olan bu gemi bugün için dünyanın en büyük bir denizaltı gemisidir. Su üzerinde 3260, su altında 4300 ton mai mahrecinde olan bu kruvazör hafif olarak zırhlandırılmış ilk denizaltı gemisidir. İngilizlerin 1917 de inşa ettikleri 30.5 luk top taşıyan M 1 sınıfı monitorlardan sonra dünyanın en büyük çapta top taşıyan denizaltı gemisi de Surcouftur. İngilizlerin M 1 denizaltı gemisi bir şileple müsademe neticesinde batmış, M 2 de hiç bir işe yaramadığına kanaat getirilen 30.5 luk top çıkarılarak taret yeri tayyare hangarı haline getirilmişti. Bu gemi de bir talim esnasında hangara su dolmasından kazaya uğramış ve garkolmuştur. M sınıfı gemilerde taret sabit idi ve gemi ile nişan alınırdı. Surcoufun iki aded 20.3 lük büyük topunun tareti devvar olub her vaziyette doldurulabilr ve ateş edilebilinir. 14 aded 55 s/m lik kovana malik olan bu gemi 36 torpito almakta ve bir de keşif hususlarında kullanmak üzere deniz tayyaresi taşımaktadır.

Bu denizaltı kruvazörü 5000 millik tecrübe seferini okyanusta yapmış ve muhtelif hava şeraiti altında geçen bu tecrübe seferi esnasında çok iyi neticeler elde edilmiştir. Sefere Şerburgdan hareketle başlanmış Fas sahillerinde Casablancaya oradan da Agadire ve buradan da 1000 mil cenupta kâin Konokyye gidilmiştir. Buradan avdet seyahatine başlıyan Surcouf okyanusta fransızların tahkim edilmiş bir limanı olan Dokara uğramış ve buradan da Şerburga hareket etmiştir. Gemi uğradığı limanlarda büyük nümayişler yapmış ve tahmin edi-

len müddetten daha çok evvel seyahatini ikmal etmiştir. Bu seyahat esnasında bu kruvazörün iktısadî sürati 14 ve yüksek sürati 20 ve siai seyri de 10 mil ile 10000 mil olarak tesbit edilmiştir. Gemi hiç bir limana uğramadan 40 gün devamlı bir surette denizde kalabilecektir.

Bu kruvazörden sonr en büyük ve kuvvetli denizaltı gemisi olarak amerikalıların Nautilus, Norvval ve Argonat kruvazör - lerile ingilizlerin X 1 gemileri gelir ki bunlardan Argonat mayn da taşıdığından bu gemi hakkında mayn denizaltı gemileri bahsinde izahat verilecektir.

En ziyade beğenilen kruvazörlerden biri olan Nautilus ve Norvval gemileri 2430 - 3960 ton maimahrecinde olub iki aded 15.2 s/m lik top taşımakta ve 6 aded 53.3 s/m lik torpito ko - vanına malik bulunmaktadırlar. Okyanuslarda vazife verilmek üzere inşa ettirilen bu gemiler yüksek bir denizcilik evsafını haiz olub suüstünde 17 mil süratle seyredebilir ve 18000 mil gibi büyük bir siai seyre de mâlik bulunmaktadırlar.



Dünyanın en büyük denizaltı gemisi Surcouf

$\frac{3260}{4000}$ ton, $\frac{20}{10}$ sürat, 2 - 20.3 lük top, 14 - 55 lik torpito

İngilizlerin X 1 kruvazörü 2425-3600 ton maimahrecindedir. Bu gemi 19.5 mil gibi yüksek bir suüstü süratine, baş ve kıç güvertelere mevzu iki taret dahilinde 4 aded 13 s/m lik topa ve 6 53.3 s/m lik torpito kovanına maliktir ki bu silâhlarla bir suüstü kruvazörü kadar kuvvetli bulunmaktadır.

Okyanuslarla alâkadar ve sevkulceyşi gayelere sahib bü - yük bahriyelerin çok yüksek fiatlarla kuvvelerine dahil ettikleri bu tip gemiler, büyük harpte tâ New-York önlerine kadar giden ve okyanuslarda ticaret muharebesi yapan alman denizaltı kruvazörlerinin bu denizlerdeki faaliyet ve muvaffakıyetleri göz

önünde bulundurularak inşa ettirilmişlerdir. Bu kruvazörler sayesinde okyanuslarda nakliyatı askeriyeyi işkâl, konvoylara mâni olmak ve üssülharekeleri tahrib etmek gayelerine ulaşmak istenilmektedir.

2 - Mayn gemileri:

Kuvvetli tarassud altına alınmış kanal, boğaz ve körfez ağzı gibi mahallere gözükmeden sokulmak ve o sahayı kirletmek emelile büyük harpte almanlar ve ruslar tarafından bu sınıf gemilerle çok büyük muvaffakıyetler kazanılmış bulunduğun - dan bugün hemen bütün büyük ve küçük bahriyeler bu ge - milere ehemmiyet vermekte ve kuvvelerine dahil etmektedirler. Muhtelif bahriyelerde mevcud mayn taşıyan gemilerden bir kaçını aşağıdaki cetvelden tetkik edelim.

	İsmi	Mai-mahreci	Sürat	Top	Torpito	Mayn
İngiltere	Porpoise sınıfı	1500 / 2060	15 / 9	1-12 lik 2- Mt.	?	120
	L 14 sınıfı	760 / 1080	17.5 / 10.5	1 - Mt.	4-53.3 lük	16
Fransa	Turkuvaz sınıfı	669 / 910	17 / 9	1-7.5 luk	2-55 likbaş 3-55 güverte	32
	Piere-Chailly	789 / 1181	13.5 / 9	1-10 luk	2-45 baş 2-45 güverte	40
Amerika	Arganout	2710 / 4080	14.6 / 8	2-15 lik	4-53.3 lük	60
Finlandiya	İku-Tursa sınıfı	495 / 716	15 / 9	1-10 luk 1-2 lik tay.	4-53.3 lük	20

Burada en ziyade nazarı dikkati celb eden üç tipe tesadüf ediyoruz: Bunlardan birincisi, ingilizlerin Porpoise sınıfı gemilerdir. 1500 - 2060 ton olmalarına rağmen 120 mayn taşımak-

tadırlar ki bu miktar bir denizaltı gemisi için fevkalâde denebilecek bir istiab kudretidir. Torpitoları hakkında Taschenbuchlarda malûmat olmamakla beraber bir 12 lik top taşıması su üstünde de kendisini müdafaa edecek kuvvetli bir silâha malikiyetini gösteriyor.

İkincisi, amerikalıların Argonaut mayn kruvazörüdür. Bu gemi top cihetile diğer denizaltı kruvazörleri kadar kuvvetlidir. İki aded 15.2 lik top taşımakta ve 4 aded 53.3 lük torpito kovanına malik bulunmaktadır. Taşıdığı maynların miktarı 60 tane olmakla beraber bir de keşif hususatında kullanılmak üzere deniz tayyaresine sahiptir. Ve dünyanın sayılı olan kuvvetli denizaltı kruvazörlerinden biridir.

Üçüncüsü, finlandiyalıların küçük İku - Tursa sınıfı botlardır ki bunların maimahreçleri 500 ton olmasına rağmen çok kuvvetli silâhlara malik bulunmaları itibarile şayanı tetkik bulunmaktadır.

Bu sınıf gemilerde bir aded 10 s/m lik toptan başka iki aded 2 s/m lik makinalıtop ve 4 aded 53.3 s/m lik kovan ve 20 mayn bulunmaktadır.

Diğer bahriyelerde bu maimahreçte bu kadar fazla silâh taşıyan denizaltı gemisine tesadüf edilmemektedir. Bu itibarla kifayeti en fazla ikinci sınıf denizaltı gemisi addedilebilir.

3 — Birinci sınıf botlar:

Coğrafi vaziyetleri dolayısile muhtemel düşmanları deniz aşırı bulunan memleketler harpte yapılacak askeri nakliyat ve ticarete mâni olmak üzere açık denizlerde icrayı harekât edebilecek bu sınıf gemilerden çok miktarda inşa etmektedirler.

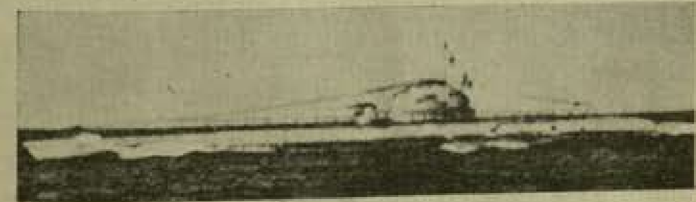
Kuvvetli esliha, kuvvetli telsiz, denizcilik ve yüksek siai seyir gibi mühim havassı kendisinde toplıyabilen bu sınıf gemiler bu günün ideal denizaltı gemisi tipidir. Bu sebepledir ki cihan bahriyeleri bütçe mülâhazalarına kapılmadan ucuza mal olan fakat küçük bulunan ikinci sınıf gemiler yerine programlarında bu sınıf gemilere yer vermektedirler.

Küçük ve çok miktarda denizaltı gemisine malikiyet fikri artık maziye karışmıştır. Bu gün düşmanı üssülharekesinden çıktıktan ve hedefine varmadan açık denizlerde yakalamak ve

imha etmek lâzımdır. Açık denizde de ancak açık deniz gemisi muvaffak olur. Aşağıki cetvel bu sınıf gemilerden bir kaç tanesi göstermektedir.

	İsmi	Maimahreci	Sürati	Top	Torpito
Arjantin	Salta sınıfı	775 / 920	17.7 / 9	1-10.2 lik 1-3.7 " 2- Mt.	4-53.3 baş 2-53.3 kıç
Yunan	Glaukos sınıfı	700 / 960	14 / 9.5	1-10.2 1-4 tay.	6-53.3 baş 2-53.3 kıç
Yugoslavya	Smeli sınıfı	630 / 809	14.5 / 9.2	1-10 luk 1-4.7 tay. 2- Mt.	4-55 baş 2-55 kıç
İngiltere	L 54 sınıfı	845 / 1080	17.5 / 10.5	1-10.2 lik 1- Mt.	6-53.3 lük
Holanda	K IX sınıfı	777 / 1040	17.5 / 9	1-8.8 lik 2-4 lük	4-53 lükbaş 2-53 kıç 2-53 güverte

Bu gemiler içinde en ziyade göze çarpan arjantinlilerin Salta, yunanlıların Glaukos ve holandalıların K IX sınıfı botlarıdır. Kuvvetli silâh, güzel sürat, iyi denizcilik ve mutedil tonaj bu gemilerde toplanmıştır. Bu botlardan kendilerinden çok büyük gemiler kadar iş beklenebilir.



Fransız denizaltı gemisi la Vestale

571 — 787 ton, $\frac{14}{9}$ mil sürat, 1 - 7.5 luk top

9 - 55 lik kovan

4 — İkinci sınıf botlar :

Açık denizlerden ziyade iç denizlerde ve uzun müdded denizde kalacak vazifeler verilmediği ahvalde kullanılmak üzere inşa edilmişlerdir. Eslihası birinci sınıf botlara yakın veya daha hafif ve denize tahammülleri de tabiî daha azdır.

Bu tip gemilerden geçenlerde İstanbulu ziyaret eden la Vastale ve Atalante sınıfı fransız gemileri hem sınıfları içinde en fazla torpito taşıyan teknelerdir. 571 - 787 ton maimahrecinde olan bu gemiler su üzerinde 14 ve sualtında 9 mil süratle seyredebilirler. Bir 7.5 luk tayyare topu ile 9 - 55 lik torpito kovanı taşırlar. Kovan adedi yeknazarda cazib görünürse de tekneler pek küçük olduğundan gemi dahiline ancak bir tek kovan sıkıştırılmış, diğer kovanlar tekmil fransız denizaltı gemilerinde olduğu gibi güverte altına konmuşlardır. Bu cins kovanların diğerlerine nazaran faide ve rüçhanlarını burada zikretmek makalenin mevzuu haricindedir. Gemiler çok dar, şeraiti hayatiye pek fena olduğu için bu kadar silâha malik bu gemilerin büyük denizli havalarda iş görebilmeleri pek güçtür.

Bu sınıf gemilerin en mükemmeli bütün güzel vasıfları kendinde toplamış bulunan bizim İnönü sınıfı botlardır ki bu hususta fazla malûmat vermek zaid görülmüş ve başka botlarla mukayeselerine lüzum kalmamıştır.

5 — Sahil botları :

Müsaid havalarda sahile yakın mahallerde, körfezlerde, vazife alabilir, pekaz silâh taşır teknelerdir. Küçük Baltık devletlerile bazı bahriyelerde sahil istasiyonlarında kullanılmak üzere yaptırılmışlardır. Hafif makinalıtoplar ile teslih edilmişler ve iki veya dört 45 lik torpito kovanı ile teçhiz edilmişlerdir. Tekne dahilinde yer bulunmadığından tek makine ve az batarya vazolunmuştur. Mürettebata kâfi yer bulunmadığından bir vardiya vazife başında iken diğer vardiya ancak istirahat edebilir. Siai seyir ve sürat az, denize tahammül hemen hiç yoktur. Aşağıki cetvelin tetkikında görülecektir ki bu gemilerle açık denizlere çıkmak ve orada bir iş görebilmek gayrı mümkündür.

	İsmi	Maimahrec	Sürat	Top	Torpito
Finlandiya	Saukko	99 / 125	9 / 8	1- Mt.	2-45 lik
Holanda	O 7	168 / 210	11 / 8	1- Mt.	2-45 lik baş 1-45 lik kıç
Norveç	A 2 sınıfı	250 / 340	14 / 9	1-7.6 lık	2-45 lik baş 1-45 lik kıç
İsveç	Hajen sınıfı	386 / 650	15 / 9	1-5.7 lik 1- Mt.	2-45 lik

NETİCE:

Sevkulceyşî ve coğrafi mütalealar nazarı itibare alınarak ve yukarıki izahatta okunduktan sonra en mükemmel denizaltı gemisi tipini seçmek gayet kolay olacaktır.

Muhtemel hasımlarını denizden bekliyen, kara hudutlarına nazaran uzun deniz hudutlarına malik olan her memleket deniz kuvvetlerine çok ehemmiyet verir ve bir deniz kuvveti meydana getirir. Denizaltı gemileri bu kuvvetin içinde hususî bir sınıfı teşkil ederler. Bir donanma vücude getirilirken memleketin sevkulceyşî ve coğrafî vaziyeti göz önünde bulundurulur. Muharebe sulhte kazanılır. Seçilecek bir tip sevkulceyşî esaslara uygun olmazsa verilecek vazifeler lâyıkile başarılamaz.

Açık denizlerde uzun sahillere malik olan ve vatanı bu denizlerden gelecek düşmana karşı müdafaa edecek deniz kuvvetleri, düşmanı vatan topraklarına ayak basmadan daha engide perişan etmelidir. Bu vazife denizaltı gemilerine verildiği takdirde düşman memleketten çok uzaklarda, büyük denizlerin ortasında belki de hasım topraklarına yakın sularda beklenecek, yakalanacak ve batırılacaktır. Bu vazifeyi başaracak denizaltı gemileri denizcilik, yüksek sürat ve kuvvetli silâha malikiyet vasıflarını haiz olmalıdır. Yukariki cetvellerin tetkikında 700 - 1000 tonluk gemilerin yüksek kifayetleri bu vazifeleri başarabilecekleri kanaatini bize vermektedir.

Bazı yabancı memleketlerin denizaltı gemilerinde yapılan tetkikler, bu vadide yazılmış bir çok eserlerin mütalealari ve

senelerce bu gemilerde vazife almaktan mütevellid cesaretle en muvafık denizaltı gemisi tipini aşağıdaki satırlarla izah ediyorum:

Tekne:

Sualtı seyir ve muvazenetini ve dalma çabukluğunu azaltmıyacak bir tarzda denizlere mukavemet edici ve topçuları denizlerden koruyacak bir firiborda malik ve suüstü gemisi denizcilik vasıflarını haiz bir şekilde olacaktır. Miktarı az hacmi büyük dalma sarnıçları harb sakatlıklarında geminin muvazeneti noktai nazarından tehlikeli olacağından bu sarnıçların âdedini çoğaltmak suretile hacimlerinin küçük olması, yakma sarnıçlarının her hangi bir zedelenmeden ve su bombası ihtizazlarından müteessiren yağ sızdırmamaları için ya tekne dahilinde veya mukavim olarak inşa edilmeleri çok doğrudur. Azami dalış derinliğinin 100 metreden aşağı olmaması keyfiyeti mukavim teknenin takviyesini intacedecektir ki bu keyfiyet te avcı botlarının takib ve su bombası atışlarında geminin mukavemet kudretini arttıracağı gibi tayyare hücumlarında da botun derinlere inerek izinin kaybolmasına yardım edecektir. Tekne dahili mukavim arzanî perdelerle bir kaç kompartimana ayrılmadır. Bu perdeler hem tekne mukavemetini arttıracak hem de bot herhangi bir surette hasarzede olacak olursa bir bölmenin su dolmasile botun hayatı kurtarılmış olacaktır.

Esliha:

Köprü üzerine tabiye edilmiş uzun menzilli 8.8 s/m lik iki tayyare topu ile iki aded iki santimlik tayyare makinalıtopu ve iki hafif makinalıtüfek ve 8 - 53.3 lük torpito kovanı denizaltı gemileri için çok kıymetli silâhlardır.

Sürat ve siai seyir:

Deniz üzerinde 20, denizaltında 10 mil olmalı ve suüstünde 10 mil süratle 8000 milden fazla bir nısıf kutru seyre malik bulunmalıdır.

Periskoplar:

Says mamulâtı bir asansörlü hücum ve bir de tayyare periskobu ihtiyaca kâfidir. Yalnız periskoplara bir arıza olduğu takdirde değiştirebilmek üzere yedekleri bulunması şarttır.

Makineler:

Yukarda sürat ve siai seyir maddesinde yazılı kudreti temin edebilmeli ve yüksek bir çalışma emniyetine malik bulunmalıdır.

Yardımcı makineler:

Gemide mümkün olduğu kadar elektrik motorları azaltılmalıdır. Dümen ve periskob tahrik donanımı çok iyi ve kolay bir tarzda işler el donanımı ve sessiz çalışır haydrolik donanımı olmalıdır. Zira elektrik donanımı pek sık arıza çıkardığı gibi takib zamanlarında mecburî olan gürültüsüz seyirlerde motorların sesi geminin mevkiini ihbar eder. Bu sebeple modern bir denizaltı gemisi gürültüsüz seyre geçtiği vakit pusulasını staper ettikten sonra pek ağır yolla seyretmeli ve başkaca bir gürültü çıkarmamalıdır.

Muhabere vesaiti:

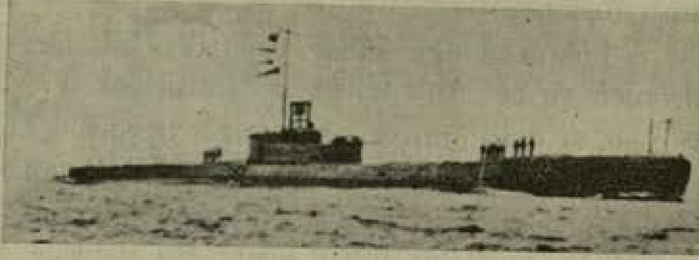
Gemide çok kuvvetli bir telsiz cihazından başka, sualtı muhabere ve gürültü dinleme cihazları ve telsiz telefon bulunmalıdır. Mania telleri mükemmel izolatorlarla tecrid edilmiş kalın bakır tellerden yapılmalı (Fransız gemileri böyledir.) ve fazla denizli havalarda direk sürülemediği ahvalde bu antenden istifade ile uzak mesafelerden muhabere temin edilebilmelidir.

İskân şeraiti:

Bir denizaltı gemisinde en mühim keyfiyet personalın istirahatinin teminidir. Pek yorucu ve gayrı sıhhî şeraiti hayatiyeye malik personal için tefrik edilen mahaller mümkün olabildiği kadar amiyantlarla tecrid edilmeli, mükemmel kalorifer ve ventilasyon donanımı bulunmalıdır. Gemide mükemmel bir mutfak ve bol içme suyu ve mebzul konserve erzakı muhafaza mahalleri olmalıdır.

Teferruata girişilmeden ana hatları yukarda kısaca izah edilen denizaltı gemisi maimahrecinin 800 - 1100 tonu geçmiyeceği ve mutedil fiatı ve kuvvetli eslihasile ideal bir tip olan bu sınıf gemilerden on tanesine malik ufak bir bahriye, büyük

deniz kuvvetlerine sahib bir devletle harbi kabul ettiği takdirde, çekinmeden büyük bir cesaretle o devletin denizlerdeki nakliyatına ve konvoylarına mâni olur ve o devletin deniz kuvvetleri için büyük bir tehlike teşkil eder.



İngiliz denizaltı kruvazörü Thames

« Review » Deniz mecmuasından

Çeviren
Dz. Bnb.
Osman Nuri Gündoğan

Büyük gemiler arasında gece savaşı olur mu?..

Büyük gemilerle gece savaşları pekaz münakaşa edilmiştir. Denizde gece savaşları yalnız torpito silâhının kullanılabildiği gece muhrib hücumlarından ibaret değildir. Bu sebeple muvzua girmezden evvel bu yazının yazılmasına yol açan düşünüşleri şöylece sıralıyalım:

1 — Gece savaşları hakkında engüç halleri göz önüne getirerek yapılacak bir tetkikten tabii veya suni siste ve duman perdeleri içerisinde savaş yapmaktaki gibi daha bazı esasların çıkarılabileceği.

2 — Harpte biricik malûm olan şey beklenmiyen şey olduğundan bazı zabitler tarafından ileri sürülen, büyük gemilerle gece savaşı yapılması veya bu tehlikenin göze aldırılamıyacağı kanaatlerinin tetkiki.

3 — Gün batmazdan biraz önce başlıyan savaş geceye de girebilir. Bu takdirde gemilerin geceleyin birlikte nasıl idare edileceğini bilen ve bu maksadı güden bir kumandanın elde edeceği üstünlüğün değeri.

4 — Gündüz manevi kuvvetin materiyala nisbeti üçte bir ise gece bu nisbetin daha büyük olacağı.

5 — Gelecek bir harpte filoların harekâtı dar sulara inhisar etmiyebilir. Belki yüzlerce mil uzak harb meydanlarına gidilecektir. Bu takdirde filo hafif gemilerini beraberinde götürürse sevkulceyşi zarara uğrıyacağı, zira bu hafif gemilerin oldukça az denizcilik ve denizde kalma kifayetleri asıl filonun açık denizlerde süratle harekât yap-

masına engel olacağı ve bu sbeple büyük muharebe gemilerinin hafif gemileri bırakarak harekât sahasına yetişmesinin büyük ehemmiyeti haiz olacağı ve belki de bu arada düşman kuvvetlerile gece dahi karşılaşılacağı.

6 — Bir filo gece savaşı talimlerine ehemmiyet vermiş ve bu yolda da yetişmiş ise gece savaşlarına kabiliyeti olmıyan bir düşmana karşı gece baskını yapabilecek kifayette olacağı.

7 — Bu biçim gece savaşlarına lüzumu olan materiyalı inkişaf ettirebilmek için savaşa girecek olan birliklerin kullanacakları tabiyenin ve bu türlü savaşların vukubulacağı umumî şeklin dikkatle tayin edilmesi.

8 — Eğer bu biçimde gece savaşları kabul edilecekse, gece seyirleri ve teşkilâtının birinci derecede ehemmiyetli olduğu, bu seyirlerin ancak hücumun umumî plânına ve gece savaşı kuruluşlarına istinad ettirildikleri zamanlar ehemmiyet alacağı.

Düşünülen tehlikeleri ayırd etmek, bunlardan hangilerinin doğru ve hangilerinin hayalî olduğunu bulub çıkarmak ve sonra da doğru olanları muvaffakıyet şanslarile karşılaştırmak lâzımgelir.

Bir harpte kat'i muvaffakıyetin düşmanın ortadan kaldırılarak yok edilmesinde olduğu ve bunun da tehlikeleri göze aldırmakla kabil olacağı malûmdur. Bu tehlikeleri tetkike girişmezden evvel muharebe gemilerinin gece savaşlarında kullanılmalarına karşı ileri sürülen düşünceleri tetkik etmek lâzımdır.

Bir kısım denizciler muharebe gemilerinin ancak gündüz uzun menzil savaşı için inşa edildiklerine inanmışlardır. Bunlara göre bu gemileri gece savaşında kullanmak ağır silâhlarına kıymak demektir. Diğer tehlike de Iskajeraktan evvel o kadar ehemmiyet verilmiyen torpito silâhıdır. Bu silâh büyük harb tecrübesini geçirdikten sonra gelecek bir harpte bunu iyi kullanan tarafı muvaffakıyete doğru götürücü tehlikelerden biri addediliyor.

1915 - 1916 da ingiliz muharebe gemilerinin düşmanlarına oldukça uzun bir menzilden karşı durmuş olmaları daima bir

esas olarak gözönünde tutuluyordu. İşte bu esas muharebe gemilerinin torpito tehlikesine karşı korunmalarından ileri gelmiştir. Şu halde bazılarının tabirleri veçhile bu lüzumsuz tehlikeler gece savaşlarına karşı meydana çıkan itirazlara esas teşkil ediyor demektir. Eğer gece muharebesinde tehlike böyle çok büyük ise bu ne ile ispat edilebilecek ve hangi esasa istinad ettirilecek.. Tarih bu hususta, tek gemi muharebeleri haric olarak, henüz kısırdır. Şimdiye kadar hiç bir filo esaslı bir gece savaşı yapmadı, Nil muharebesinin tetkikı da bu bakımdan büyük bir mana ifade etmez. Gece savaşlarına henüz tam manasile başlanmamış ise de yine ileri sürülen bir çok tehlikeler hayalî addolunabilir.

Tehlikelerle güçlüklerin birbirlerile yakından alâkalı olduklarını söylemek burada faydalıdır. Meselâ: 200 yarda mesafeden gemiye yaklaşan bir torpitonun görülmesindeki güçlük henüz yenilmemiştir. Bundan şu çıkıyor ki, muharebede torpitolanma tehlikesi daima vardır. Bu tehlikenin kısmen veya tamamen giderilmesi demek bu güçlüğün azaltılması veya kökünden kaldırılması demektir.

Muharebe gemilerine sualtından infilâka karşı kâfi derecede muhafaza teminindeki güçlük kısmen giderilmiş ve ağır hasarın önüne kısmen geçilmiştir. Buna benzer başka misaller de gösterilebilir. Bu izahlardan da şu esaslar çıkıyor: **Nerede bir tehlike varsa bunu gidermekte de bir güçlük vardır. Tehlikeyi olduğu gibi görüb bundan küçlüğü çıkarmalıdır. Güçlükler yenildikçe tehlikeler de kendiliklerinden kaybolurlar....** Tehlikeler daima mevcud olabilir. Güçlükleri yeniniz tehlikeleri de gidermiş olursunuz. Fakat bundan sonra da başka başka mahiyette diğerleri de ortaya çıkabilir.

Gece savaşlarında önümüze çıkacak başlıca dört tehlike aşağıda sıralanmıştır. Bunlardan hangisinin ötekinden üstün olduğunu söylemek güçtür. Sıra ancak karşılaşma ihtimallerine göre yapılmıştır. Baştaki iki tehlike tamamile gece savaşlarına mahsus gibidir. Son ikisi de hem gece ve hem de gündüz olabilirse de geceleyin tesirleri daha fazladır.

1 — Gece düşman gemisi diye dost gemilere hücum tehlikesi
2 — Hücum manevrası yaparken ve hücum esnasında teşkilâtın karışma tehlikesi
3 — Gece meçhuliyetin verdiği tehlike
4 — Panik tehlikesi

Gece düşman gemisi diye dost gemilere hücum tehlikesi:

Bu tehlike iki güçlük doğurur. Birincisi tanıma ve tanınmadaki gizliliktir. Bundan başka irtibat hâsıl olduktan sonra tanınma esnasında kendi gemilerimizi düşmana belli etme tehlikesi de vardır ki, bu arada düşman sezdiği gemilerin mahiyeti karşısında ve kendi gemiler gizliliği içinde tereddüd anları geçirmektedir. Kendi gemilerimizle ani bir irtibat ve tanışma temin etmedikçe düşmanın ilk darbeyi vurmasına meydan vermiş oluruz. Bu sebeple gece tanışma hususi bir ehemmiyeti haizdir. Bu düşmandan gizlenme ve düşmanı tanıma meselesinin filiyata tatbikı daha ziyade fennî bir iştir. Her halde fennin terakkisi bu gibi ihtiyaçları da bir gün sağlam şeklinde temin edecektir.

İkinci güçlük filonun gece harekâtını ve gece savaşı için kuruluşunu tertib etmektir. Öyle ki, bu teşkilât haricinde görülen bütün gemilerin düşman gemileri olduğu bir ande belli olmalıdır. Bu takdirde tanıma ve tanışmağa da hacet kalmaz. Bu imkân bir savaşın başlangıcında icab etmese bile bilhassa savaş başladıktan sonra çok büyük ehemmiyeti haizdir. Çünkü, savaş inkişaf ettikçe teşkilâtın bozulma ve karışma tehlikesi de baş gösterir.

Teşkilâtın bozulma ve karışma tehlikesi:

Bu ikinci tehlike tabiyevîdir. Sıraya ikinci konmakla beraber panik çok defa bundan önce gelir. Eğer hücum pervasızca ve meharetle yapılırsa panik düşman filosunda olur. Gece hücum maksadını güden bir filoda panik ancak hücum plânı akamete uğrarsa çıkar. Geceleyin birlikte hücuma geçmekte büyük güçlükler vardır. Böyle bir hücumu defetmek ise daha büyük güçlüklerle doludur. Bu sebeple muvaffakıyet şansları hücuma geçen taraftadır. Hücum eden tarafta dağılma ve bozulma tehlikesi ancak tabiyevî bir hata neticesinde zuhûr eder.

Ağır toplu büyük gemilerin diğer birliklerle beraber gece savaşlarında kullanılmaları hakkında ne söylenirse söylensin, bir savaşta kullanılabilecek daha çok kuvvet daha büyük muvaffakıyet vadeder. Bu sebeple gece veya gündüz talih bütün kuvvetlerini birden kullanmak iktidarı olmıyan düşmana karşı kuvvetlerini olduğu gibi ve mahirane kullanan bir kumandana yar olur. Büyük gemilerini gece düşmana doğru saldırtan bir kumandan pervasızca bir hamle uğrunda tedbir ve basirete bağlanmaz, « Tedbir ve basiret cesaretin en iyi tarafıdır » sözü bir safsatadır. Bunun yerine şöyle demeli: « Tedbir ve basiret delicesine cüretin en iyi tarafıdır »... Büyük gemilerin geceleyin yalnız veya diğer gemilerle birlikte savaşta kullanılmaları delicesine bir cüret olduğu sabit olmadıkça bu sözünde bu işte yeri yoktur. Bu tehlikeyi gidermek için ilk sırada her bir fırkanın veya filotillânın kendi kumandanlarile manevra yapması gelir. Bundan sonra darbelerin birbiri ardınca vurulabilmesi için bu ayrı ayrı hareketlerin tevhidi ve daha sonra da her silâhtan azamî istifade temin edilmesi gelir. Bu sebeple bir filo kumandanı yapacağı gece savaşında kullanacağı usulleri birlik kumandanlarına, bunlar da gemi kumandanlarına adeta aşılıyacaktır.

Bir filonun gece ışıksız manevra yapması her şeyden evvel bir talim meselesidir ve deniz zabitleri bunda güçlük çekmezler. Hattâ büyük harpte ticaret gemileri kaptanları evvelden hiç tecrübeleri olmadığı halde kısa bir talimden sonra gece konvoy seyirlerinde icab eden basit manevraları yapabilmişlerdir.

Yapılan hücum iyi düşünülmüş ve anlaşılmış bir hücumun bütün unsurlarına malik oluncıya kadar muhtelif filo birliklerinin harekât tevhidi filo kumandanının çok şeyler tasarlamasını ve düşünmesini icab ettirir. Kumandanın maksadı tam bir şekilde anlaşılmak ta lâzımgelir. Bunda maksadın iyi tarif edilmesi birinci, hücum plânı ve teşkilâtının basit olması ikinci, teşkilât o kadar yanaşık olmamakla beraber birliklere ve hattâ münferit gemi kumandanlarına tam bir teşebbüs kudreti verilmesi ve umumî hücum şeklinin topluca olması ve hücumların birbiri ardınca dalga dalga yapılması da üçüncü ihtiyaçtır.

Bir deniz muharebesinde birinci maksad düşmanın muharebe gemilerini imhadır. Bunda birinci hedef düşman muharebe filosunun en çabuk tabiyevî sukuta uğratılabilecek kısmıdır. Geceleyin dahi hedef, tabiyevî istifade hangi noktada ise orasıdır denebilir.

Yelken devrinde kullanılan ve Trafalgarda muzafferiyeti temin eden tabiye, ana kuvvetle düşman filosunun geri kısmına kalmak ve bu esnada düşman hattının başındaki gemileri dönüb te geriyi takviye için yaklaşıncıya kadar geçecek zamanı kazanmak için, ayrı bir kuvvet ile oyalamaktı. Bu usulü kabulden başlıca maksad düşmanın ucunu gerisine yardıma yetiştirmemek için ona zaman kaybettirmekten ibaretti. Şimdi de geceleyin düşmanın gerisine hücum edilebilir, hattın bu kısmı dağıtılabilir. Hattın başında olub hat gerisine yardıma dönenler düşmanın ancak bu dağılıb karışan geri kısmını daha ziyade karıştırmaktan başka bir şey yapamazlar. Eğer uc yerinde kalırsa düşman filosunun ikiye bölünmesine her türlü ihtimal vardır. Bu sebeple gece hedef, şimdi de söyliyebiliriz ki, düşman savaş hattının gerisidir. Düşman hattının başı, gerisine yardım etmek isterse bu kısma saldıracak ve onu açıkta tutacak olan ve ikinci vazife olarak ta geri kısmın dağıldıktan sonra hat başile tekrar birleşmesini menedecek olan, bir muharebe gemisi grubu tarafından yakından himaye edildikleri halde evvelâ hafif kuvvetler ileri sürülerek düşmana yandan hücumlar yapılırsa büyük muvaffakıyetler elde edileceğe benzer.

Herhangi bir gece hücumunun plânı hazırlanırken çok ihtiyatla hareket etmek lâzımdır. Şu kadar ki, artık vazife başladıktan sonra hücum en keskin kararla icra edilmelidir. Karanlıkta umumiyetle en iyi yol cesurane gidilen yoldur. Bu arada her türlü telâş ve heyecan muvaffakıyt şanslarını azaltır. Gece hücumları hazırlanırken şu sözler hatırda tutulmalıdır:

1 — Kuvvetin kemiyeti değil keyfiyeti hesaba katılmalıdır.
2 — Her türlü ayrılık muvaffakıyetsizlik tehlikesini çoğaltır.
3 — Daha büyük kuvvet daha çok güçlük verir.

Gece silâhların kullanılmasına gelince; bunların çoğu bir tecrübe meselesidir. Bundan başka muharebe teşkilâtları da

fennin ortaya çıkardığı esaslı ve yardımcı silâhların da oldukça tesiri altındadır. Mahmuz muharebe gemilerindeki ömrünü çoktan bitirmiş, yani torpito meydana çıkınca mahmuz ortadan kalkmıştır. Mahmuz denizde süngü hücumunu temsil ederdi. Orduda süngü hücumu son kat'i hrekettir ve maneviyatın mehenk taşıdır. Geceleyin düşman mevziine hücuma kalkan her askerin aklında tuttuğu sözler şunlardır... Tüfek ateşi yerine süngü.. Yalnız süngü... Belki donanmalar da kararı bir gün yine ağır gemilerin süngü hücumu demek olan mahmuzda kılacaklardır. Eğer bu usul kabul edilirse hücum teşkilâtı borda hattı olacaktır. Bu teşkilât ayni zamanda düşman torpito hücumuna asgarî hedef gösteren teşkilâttır.

Gece meçhuliyetinin verdiği tehlike:

Bu tehlike hakkında bir şey yazmadan evvel, düşmanın belki kendisine gece hücum edecek filodan ziyade asıl bu meçhuliyet ile alâkalı olduğunu söylemek faydalıdır. Bu meçhuliyet bir insanın yüreğinde bulunabilecek bütün hayalî korkuları tahrik edecek mahiyettedir. En mühim amil düşman filosunun nerede olduğunu, nelerden ibaret bulunduğunu, rotasını ve süratini bilmektir. Halbuki gece bunlar bir meçhuliyet perdesi ile örtülüdür. Asıl güçlük bu malûmatın elde edilmesindedir. Düşman mevkiinin bilinmesi ön sırada ehemmiyetlidir. Düşmanın nelerden ibaret olduğunun tafsilâtını bilmek, her nekadar kıymetli bir malûmat olursa da, elzem değildir.

Düşman mevkii ve nelerden ibaret olduğu gece karanlığı basmazdan evvel keşfedilebilir. Düşmanın nelerden ibaret olduğu gece esnasında pek değişmezse de düşmanın keşif esnasında bulunduğu mevki hattâ malûmat alındığı ande bile değişmiş bulunur. Düşmanın herhangi bir zamandaki mevkii hail gemiler kullanılarak telsiz kerterizlerile veyahud vaziyeti iyi görüş ve anlayıştan çıkarılan düşman rotası ve sürati ile doğruya yakın olarak bulunabilir.

Meçhuliyet tehlikeleri, akademik bakımdan, gece savaşının başlangıcında her iki taraf için ayni derecededir. Fakat savaşa girildiği anden itibaren kat'i ve cesurane bir ileri atılış düşü-

nülen tehlikeleri, bu tehlikelerden olduğu gibi korkuya düşen filoya karşı, müsbet ve manevî bir üstünlüğe tahvil eder. Tehlike ve korkudan sarsılan bir filo panik doğuran bir maneviyat kaybına uğrar. Bu filo gece hücumlarına hazırlanmamış filodur. Hücumdan evvel düşmanın ne yapmakta olduğu malûm olamazsa hücum başlar başlamaz manevî bozgun ve dağılma muhakkaktır.

Panik tehlikesi:

Korku tek bir adamı ya döğüşmeğe veya kaçmağa sevkeder. Küme halinde bulunan adamlarda ise daha ziyade kaçmak istidadı uyandırır. Birincisi ne yaparsa mizacının sevkile yapar. Fakat diğerine hâkim olacak ancak yüksek kumanda ruhile idare edilen bir dissiplindir. Yüksek ruhla kumandanlık edenlerin, etrafına itimad telkin edenlerin, cesareti söz götürmiyenlerin, teşkilâtları kusursuz olanların, sevimli karakterlerile etrafına ışık verenlerin, arzu ve iradelerinde yenilmez olanların, düşüncelerinde taş gibi katı olmıyanların, arkadaşlarına imanı bütün olanların kumanda ettikleri insanlar arasına asla panik girmez. **Yüksek ruh ve maneviyat paniğin en kuvvetli panzehridir.**

Japonların gece hücumları hakkındaki kitaplarında bazı dikkate değer ruhî tahliller vardır. Bu kitaplardan alınan aşağıdaki satırlarda meçhuliyetin verdiği tehlikeler ve panik hakkında esaslı görüşler vardır.

« Gece bir insan etrafındaki eşyayı göremez. Bundan dolayı da ortaya müphemlik çıkması da pek tabiidir. Gece hali vehim, şüphe, müphemlik ve nihayet son derece bir ürkeklik ve uyanıklık hisleri verir. İnsan hakikat ile hayali ayırd edemez. Hayalat o derece canlanır ki doğru olmıyan şeyler hakikat gibi hissolunurlar. Gece hayalata kapılmak kolaydır. Bunun şu aşağıdakiler gibi daha bir çok tesirleri de vardır.

1 — Histe hata etmekten çıkan karışıklık.

2 — Hatalı hislere kapılmaktan hâsıl olan hayaletler.

3 — Doğrudan doğruya aklın karışmasından çıkan hayaletler.

Bunlardan başka bir takım küçük küçük manasız hisler insanın aklını bir ande etrafındaki eşyayı tecessüse sürükler, karışıklıklar, hatalı hisler, yanlış haberler vesaire bir gruptan bütün bir kütleye yayılır.

Gecenin müphemliği tehlikeleri düşünmeğe yol açar. Bundan da bir korku hali doğar. Gece başlayınca insanın zayıf hisleri harekete gelir. Fikrî teşevvüşler manevî sebeplere bağlıdır. Eğer maneviyat yüksek ise böyle bir teşevvüşe yer yoktur. Bu sebeple fena fena şeyler, yani fikrî hayaletler meydana çıkmaz.

Umumiyetle menfi fikir daima fena harekete sebeb olur. Bundan dolayı maneviyatı düşük ve yaratılışta menfi olan fertlerde şu hisler açığa vurur:

1 — Fena ve muzır bir ürkeklik, uyanıklık ve etrafa kulak kesilmek.

2 — Evham ve hayalâta kapılmak.

3 — Her türlü düşünüşe hız vermek ve hâdisatı gözünde büyütmek.

« Nefse itimad cesaretin temeli ve yüksek maneviyatın icabıdır. Eğer bir insan nefsine itimad kazanmak isterse mütereddid olmamalıdır. Mütereddid ve kararsız olmamak için de vaziyet karanlık olmamalıdır. Bundan şu çıkıyor ki, ahval ve şerait iyice anlaşılmalı ve vaziyetin her türlüsünü tecrübede ilerlenmiş olmalıdır. »

Denizde büyük büyük silâhlar yapmak, geniş silâhlanma programları vücude getirmek artık eski hızını bırakmış gibidir. Gelecekte bir donanmanın gemileri adetçe az olacaktır. Fakat zaferi yapan adetler değildir. Zafer, atılganlık, çabuk karar verme ve baskın yapma gibi amillerle kazanılacaktır. Düşmana manevî üstünlük temin edildi ve dağıtıldı mı artık zafer kolaylaştı demektir. İşte bu arada yeni bir şey de istenmiş olabilir ve gece savaşı bir yenilik olduğundan bu da tecrübe edilmek istenir. Eğer bu tatbikı imkânsız bir istek ise bir başka yenilik düşünülür. Bu sebeplerle tabiyevî düşünüşlerde emniyetle yükseliş elzemdir.

Mareşal Henri Vilson kara ve deniz erkânıharbiye mekteplerinde şu sözleri söylemiştir: « Eğer 1918 - II. Teşrininde bildiklerimizi 1914 Ağustosunda bilseydik, eğer 1914 Ağustosunda

1918 - II. Teşrinindeki kadar nazarî ve amelî bilgide olsaydık, eğer 1918 - II. Teşrinindeki harb malzemesine 1914 Ağustosunda malik olsaydık almanları bir ayın içinde yenerdik. Bu sebeple burada her zabite düşen vazife geleceğin tâ içini görmek ve öyle bir tarzda harbe hazırlanmak ki gelecek harbin sevk ve idaresine ait yükseliş derecesi harbin hemen başlangıcında kendini göstermelidir. »

Netice olarak deriz ki, büyük muharebe gemilerinin şimdi ve yakın gelecekte gece savaşlarında kullanılmalarının bu tarihî, tabiyevî ve fennî olarak ortaya konan tetkiklere göre arzu edilmez bir hal olduğu sabit oluyor. Fakat bu böyle olmakla beraber « **Tehlike büyüktür** » ifadesine meydan okumak ve bu tetkikleri daha ileri ve derine götürmek te atî için çok faydalıdır.

Yazan
Dz. Lisesi tarih muallimi
Fevzi Kurdoğlu

Meşhur Türk amiralı Selman reisin lâyıhası

Vaskodagama, ümid burnu yolunu bularak (20 - Mayıs - 1498 de Hindistan kıyılarında (Kalikût) limanına varmıştı. Portekizliler bundan sonra kuvvetli filolarla gelerek Hind Okyanusuna hâkim olub Hind ticaretini inhisarlarına almağa çalışmışlardı.

Portekizlilere karşı (Küçerat) hükümdarı (Müzaffer bini Mahmud bini Ahmed) hanın, Mısır hükümdarı Kansogavriye (1500 - 1516) mektub göndererek yardım istedi. Yemen hükümdarı (Âmir) de portekizlilere karşı yardım vaddetti. Kansogavri 917 H. (1511) de toplarla mücehhez bir filoyu Hind sahillerine yolladı. Bu filo bir kaç muharebe yaptı ise de müsbet bir iş göremedi.

Kansogavri 921 H. (1515) de elli kıt'a çektiriden müteşekkil bir filo hazırlattı. Bunun sevk ve idaresini Cezayir ve Magrib taraflarında bulunarak çok harb görmüş ve derya fenninde ve gemi seferlerinde mahir bir kaptan olan türk leventlerinden (Selman reis) e, gemilerdeki askerin ve karada yapılacak hareketlerin sevk ve idaresini de Hüseyin beye verdi. Bu filo evvelâ Yemeni zaptetti. Sonr Portekizlilerle uğraştı. Bu esnada Mısır, Yavuz sultan Selim tarafından zaptedildiğinden portekizlilere karşı mühim bir harekât yapılamadı.

Kanunî sultan Süleyman Mısır işlerini yoluna koymak vazifesile sadrazam İbrahim paşayı Mısıra gönderdiği 931 hicri senesi - ki - 29 - Birinciteşrin 1524 e tesadüf eder - Selman reis portekizlilerin tardı için İbrahim paşaya müracaat etti. Ken -

disine filo kumandanlığı verildi ve Hayrettin bey isminde bir kumandan ile dörtbin asker Kızıldeniz filosile Yemene gönderildi.

Aşağıda ki lâyıhanın mütaleasından anlaşılacağı üzere Selman reis tarafından sadrazam İbrahim paşaya verildiği; Kızıldenize ve Hind Okyanusu kıyılarındaki limanlar ve portekizlilerin vaziyeti ve Yemenin ahvali hakkında çok kuvvetli bir görüşü olduğunu göstermektedir. Ayni zamanda Mısır hükûmeti tarafından meydana getirilerek Osmanlı hükûmetine miras kalan Kızıldeniz filosunun gemileri, topları vesair ahvali gayet açık olarak görülmektedir.

Ciddede olan gemilerin ve yaraklarun ahvallerini beyan eder budur ki zikrolunur [1]

Sureti defter oldur ki Ciddei mamure iskelesinde Portakalıbidin için sabıka izhar olunan gemilerün ve toplarun mevcudunu beyan eder. Bu dur ki zikrolunur ve şerh kılınur. Tahriren fi 10 - Şabanülmuazzam -931 sekiz kıt'a kadırga, üç kıt'a kalyeta, ve bir kayık, harab olmuş bir amele gelmez kayık dahi.

Toplarını beyan eder: Yedi kıt'a baciliska (Kal'a dövmek için toplardır) yan topu on üç kıt'a darbozan elli yedi kıt'a, şayka yirmi dokuz kıt'a demür top doksan beş kıt'a, pırangı doksan yedi kıt'a, top otu dörtyüz kantar (Beher kantar on dört bin dörtyüz dirhem) ve beşyüz otuz kıt'a nihastan baciliskotaş ve dokuz yüz kıt'a nihastan darbozan taşı ve mezkûr gemiler için mühim olan levazımatı beyan eder odur ki zikrolunur: Kalafat elli nefer, neccar yirmi nefer, haddad iki nefer, tezgâh üç bıçkücu iki nefer, zift beşyüz kantar mısrî üstüpi kalafat için ikiyüz kantar, frengi urgan teli ikiyüz kantar, yelken bezi onbin arşun, seren ağacı yirmi çift, iç yağı ikiyüz kantar, kürek beşyüz aded, topçu yirmi nefer, gemici Rum yiğitleri bin nefer miktarı [2].

[1] Bu lâyihayı bana göstermek lütfunda bulunan Topkapı sarayı müzesi müdürü Tahsin bey efediye teşekkürü bir vazife bilirim.
[2] Rum yiğitlerinden maksad Anadolu türkleridir.

Öyle olsa sabıka mezkûr gemiler ve yaraklar hazır ve müheyya olub ameli gelinceye değin oniki kere yüzbinden ziyade sikkei guri altun harcolunub ve ömürler dahi sarfolunmuştur. Mezkûr gemilerle ve yaraklarla vilâyet Hintteki kâfirler hükmettüğü kaleleri ve iskeleleri bilkülliye alub hıfzeylemek mümkündür. Bu gemilerün ve bu yaraklarun havfinden kâfirlerün zühreleri çâk olmuştur. Bu dahi malûmlarıdır ki mezkûr gemilerün bazısı amele gelmemeği müddeti karib olmuştur. Lâkin Allahın inayetile ve resul aleyhisselâmın mucizatı ve padişahımız eazzehullahü ensarehu hazretlerinin eyyamı devleti ve devamı saadetlerinde donanmak ihtimalini işitüb kâfirler rencide hal ve sernigûn olmuşlardır. Hak âlimül allâmdır ki her bir gemi ağız açmış birer ejderhadır. Bu diyara gelüb ve bu yarakları ve bu gemileri görmiyen ahvaline muttali olmaz dillerle tabir değildir ve mezkûr gemilerin ve yaraklarun Ciddede zelil olub yattuğunu görüb ve ol canipte Portakal mel'unun cünbüşünü ve harekâtını işittikte bi ihtiyar acımamak mümkün ve müyesser değildir ve mezkûr gemiler ve yaraklar bunda mevcud olduğu cihetten Portakal gelüb Tur denizine dahletmemiştir. Tur denizine gelmemeğe bais bu gemiler ve bu yaraklar havfinden olmuştur. Amma ameli gelmeyüb bu gemilerde neferler olmadığı malûm olacak büyük cemiyetle gelmek mukarrer ve mübeyyendir. Zira ki melun Portakalın bu gemilerden ve bu yaraklardan gayrı adusu kalmamıştır.

Fasıl - Portakalıbidin vilâyeti Hindüstandan alub kabz ittüği vilâyetlerün beyanıdır.

Evvelâ cezirei Hürmüz iskeles ki Acem vilâyetine müteallik tir. bir küçük kal'a yapub içinde ikiyüz miktarı kâfir koyub zaptedüb yılda elli altmış pare büyük gemiler gelüb uşrunü alub yüz bin sikkei fıluriyi alub Portakala gönderir.

Badehu Div benderi ki Hindüstanın evvel benderidir. Andan aşağı iki günlük yoldur. Bir kal'a yapub iki yıldan beru içinde yüz mikatarı kâfir koyub zapteder ve vaki olan civarı Hintten ve gayrıdan Tuhfe ve yadigârı alub mühürleyüb Portakala gönderir.

Badehu mezkûr kal'adan ilerü beş günlük yolda (Göğe) demekle maruf bir kal'a dahi bina edüb içinde bin miktarı kâfir olurmuş. Amma asıl büyük derneği ve cemiyetleri bu kal'ada olub ve etrafında olan vilâyet gayetle mamur vilayet olub bu kâfirlere adüv imişler, fırsat gözedüb berudan donanma varmasına tevakkuf ederlermiş.

Badehu mezkûr (Göğe) nam kaleden aşağı iki günlük yerde bir kal'a dahi Kelikût ta yapub [1] içinde üçyüz miktarı kâfir ile bunu dahi zaptedüb cemii tüccarun koynunu ve cebini arayub kimsenin zühresi yokmuş ki cevahir kısmından nesne alub gide. Öyle olsa bulunan elmasın ve gayrı cevahirlerin alub mühürleyüp Portekala gönderirlermiş.

Badehu mezkûr Kelikût benderinden iki günlük yol öte Gûci nam meşhur yerde bir kal'a yapub içinde üçyüz miktarı kafir ile bunu dahi zaptedüp vaki olan metah ne ise alub Portakala gönderirler.

Badehu mezkûr Gûci nam kal'adan ilerü iki günlük yerde Seylan nam cezirenin benderine hüküm edüb bir kale yapub içine yüz nefer miktarı kâfir koyub hükmeder ve hem tarçın bu cezirede mevcud imiş ve Âdem peygamber bu cezirenin içinde Serendipte ulu bir dağda yatur imiş.

Badehu mezkûr Seylân ceziresinden ilerü (Tahtel'reyh) demekle meşhur Cezayirden Somatra demekle maruf bir büyük cezirenin benderine hüküm edüb ikiyüz miktarı kâfir varmış ve mukabelesinde MALAKA derler küffarı Hindun bir benderine dahi hükmedüb ikiyüz miktarı kâfirler ile bunu dahi zaptedermiş. Cemi baharat mezkûr Cezayirden gelürmüş. Şimdiki halde bu zikrolan bahar Portakala gidermiş. Sabıkan Portakal ol diyarı almaktan evvel Mısırda baharat büyük mukataa olub çok mal hâsıl olurmuş. Zikrolunan iskeleleri Portakalı lâin ikibin miktarı kâfirler ile zaptedermiş, öyle olsa bu gemiler donanıb inşaallah vardıklarında cemii kâfirler tarumar olması mukarrerdirler. Ziraki bir kalenin bir kaleye varması ve muavenet için cem'olmağa kadir değillerdir.

[1] Hindistanın garb sahilinde (Kalikût) limanıdır.

Ve vilâyeti Yemenin vasfını beyan eder:

Meselâ vilâyeti Yemen ki derler, Mısır vilâyetinden ziyade mamur bir sahibi yok vilâyet olub hâsılının haddi ve hasrı olmayıp ve mezkûr vilâyette ZEBİT demekle maruf bir sancaklık miktarı nahiyeye beşyüz nefer adamlı Hüseyin bey mutasarrıf olub yılda yüzseksen bin miktarı altun hâsıl olur ve mezkûr ZEBİT ten bir buçuk günlük yol öte TAAZ demekle maruf; bir büyük dağ arkasını vermiş BURSA şekil ab ve devranlı bağlı ve bahçeli güzel şehir olub mezkûr şehir dahi bir Rumlu yüz nefer miktarı adamlarla hükmedüb ZEBİT dedüğümüz yerde ve Taaz de devletlû padişahımız eazzehu ensarehu hazretlerinin hutbesini okutub ve sikkesini yürütüb devletlû padişahımızın namı şeriflerini yadetmekle ol diyarlarda karar etmişlerdir. Ve Taaz arkasını verdiğini dağa (CEBELİ SABUR) derler bir büyük dağ olub defterde üçyüz pare memur ve mezarilü ve bağlı ve bahçelü karyeleri olub bir büyük nahiye imiş ve mezkûr dağın etrafında İPLİ ve CEBELİ ve YEVADA ve DAMAR ve MAKRANE ve SEN'AN nam kasabalar olub her biri birer sancaklık nahiyeler olub bunlardan gayri vilâyeti meşrık derler bir nahiye dahi olub anda... Huban derler ab ve havası lâtif vilâyet varmış. Bu Yemen vilâyetinin ahvalini tabir kabil değildir ve mezkûr nahiyelerden Mekkei muazzama ve Medinei münevvereye evkafın haddi ve hasrı olmayub haliya her biri mevcud hariçten ârabilerin tasarrufunda imişler. Bir sahibi olmayub hali vilâyetmiş. âlâ sancaklık memleket imiş ve zaptolunması dahi âsan ve mümkün, ana zabit olan vilâyeti Hindûstana hükmedüb... Devlet asitanesine yük yük altun ve cevahir göndermek mümkün imiş ve Yemende kızıl boya hâsıl olur Hindun metaı olub büyük mukataadır.

Badehu Yemen iskelesinin öte yanında ADEN iskelesi ki derler bunun emsali iskele vilâyeti Hintte dahi yokmuş bin kere ikiyüz bin sikkei sultaniye hemen iskele mahsulünden olur amma beyleri olan Abdülmelik nam kimesne gayetle zâlim olub müslümanlara bir derece zulmü ve taaddisi varmış ki kabili tabir değil bunun şerrini müslümanlıktan refetmek Portakal mel'unun def'inden artuk derler. Muttasıl müslümanları incin-

dirüb mal ve hazine yığmak üzerine olub ziyade zalim ve vacibilkatil kimesnedir derler. Hindistandan mezkûr iskeleye elli altmış pare gemi gelür. Zebitten karadan iki günde varılırmış.

Badehu Cidde iskelesinin deniz aşıru mukabelesinde Mısır kurusundan ikiyüz elli mil beride Sevakin demekle maruf bir iskele olub ekseriya vilâyeti Hintten gelen tüccar Cidde iskelesinin ziyade zülmünden kaçub anda SEVAKİN iskelesine çıkub anda dahi birer çıplak arab gelüb mezkûr gemilerin vaktinde uşrini alub kısmet edüb gerü her biri perakende olurlar. Amma Şerif Berekâta dahi ol uşürden kısmet çıktığu mukarrer olub malı padişahiye nesne hâsıl olmaz. Cidde iskelesinde vaktinde bir gemi ile elli miktarı tüfekli adam varsa mezhûr iskelenin uşrü miri için zabtolunur.

Badehu Sevakin iskelesinden yukaru dörtyüz mil miktarı bait DAHLEK demekle maruf vilayeti Habeşin bir iskelesi olub asıl incü dedükleri mezkûr memlekette çıkub şimdiki halde kat'a avcısı olmayıb hali ve muattal olub ve mezkûr iskeleye Portakalı mel'undan bir kal'a yapmak için yirmi nefer kâfir ile bir elçi gelüb henüz mezbur kâfirler anda hapsolub yatur. Şöyle ki mezkûr iskeleye Portakal mel'un kal'a yapacak olursa TUR iskelesine değin hükmedüb ve BAB dan gemi dahi çıkartmadığı mukarrerdir. [1] Ve Bab dedüğümüz yer vilâyeti Hintten gelen ve ol diyara giden gemi lâbüd uğramamak olmaz elbette yolu uğraması mukarrerdir. Ve asıl incinin gayet güzeydesi mezkûr Dahlek iskelesinde çıkup ve çıkartması dahi mümkün ve âsandır.

Badehu mezkûr Dahlek iskelesinden yukarı Zilâa dimekle maruf bir iskelenin katinde hayli ulu şehir olnb padişahlarına mücahidin derler. Haylice dinadar müslümanlar olub ve kütübü muteberenin ekseri zilâadan münteşir olub ve ol vilâyet serhadi islâm her yıl Habeş kâfirlerine fisebilüllâh gaza tarikile akın salub cenk ve cidal ederlermiş.

Yukarda Sevakin dediğümüz iskeleye yılda Said ikliminden bin miktarı arabi atlar gelüb vilâyeti Habeşte kâfirlere bey

[1] Bab yani Babülmendeptir. Dahlek ise Musavva limanı önündeki adanın ismidir.

olunurmuş. Mezkûr Zilâadaki müslümanlar Sevakinde olan arabiye mektub gönderüb niçün memleketinden kâfire at sattırırsız, ol kâfirler anda almakla kuvvetlenüb bizimle cenk ederler yoksa siz dahi müslümanlar değilmisiz diyü, bunlar mukayyed olmazlar.

Ve asıl Sevakin iskelesinden öte dağ aşırı Nil suyuna varınca değin üç aylık vilâyet Ammare adlu ulu bir siyahi abid hüküm eder. Bunlar daki bir derece zayıf kavimdir ki yılda Habeş kâfirine dokuzbin ... haraç verirler ve ol yerler Sevakinden Nil suyuna varınca değin otlu ve sulu yerler olub vilâyeti Habeşten ve ahırı na malûm olduğu vilâyetlerden gelen metaın nihayeti olmayub ekseri metaı altun ve ..... ve fildişi olub ve vilâyeti Habeşin asıl tahtına Babilmülük derler birer çıplak kâfirler ağaçtan yayıları ve fil derisinden kalkanları ekseri yalınayak piyade zayıf kâfirler imiş. Kendüler ile ol diyarda mukabele eder kimesne olmayıb memleleti hali bulmuşlar. Hak alimül âllamdır ki bin nefer adamlı ATBARE nam şehri üç aylık vilâyetleri zaptittiğünden gayri vilâyeti Habeşi dahi almak âsandır.

Mezkûr hususlara filcümle ittilaımız ve vukufumuz olduğu sebebten küstahane asitanei saadete arzolundu baki ferman dergâhı maadelet umur şeriflerine müfevvazdır.

Ve habeş kurusunda Zilâa karib yerlerde bir çok ehli islâm olub BİLUL nam iskelesi dahi olub bunda dahi gayetle zaifülhal müslümanlar habeş kâfirine yılda haraç verdiğinden gayrı bir ziba cemili bikir kız oğlanlar alurlar imiş.

Nakleden
Kemal

Zırhlı mı Tayyare mi?

Amiral J. E. T. Harperin İngiltere Donanma cemiyetinde verdiği konferans.

Konferansımın mevzuunu, hemen hemen herkes tetkik etmiş, bu hususa aid bir çok makaleler okumuş ve muhtelif konferanslar dinlemiştir. Fakat ben bu konferansımla hava kuvvetlerinin; deniz kuvvetlerinin mevkiini alacağını değil, bu iki kuvvetin daima beraber yürümek mecburiyetinde olduklarını izah edeceğim.

Evvelâ, deniz kuvvetlerinin harpte ve sulhteki vazifelerini tetkik edeceğiz; bilâhare de bu vazifelerden hangilerinin hava kuvvetleri tarafından yapılabileceğini ve bunların bihakkın başarılıb başarılamıyacağını münakaşa edeceğiz; bunu hiç şüphesiz gazete ve mecmualar da sık sık tesadüf edilmeğe başlanan, hava kuvvetlerine aid mubalâğalı propaganda makalelerini tenkid takib edecektir...

Amerika reisicumhurlarından biri, Büyük Britanya donanmasını « Dünya yüzündeki en büyük sulh vasıtalarından biridir.» diye tavsif etmiştir. Biz, filhakika büyük donanmamızı bir sulh vasıtası olarak tanımakta ve öyle kullanmaktayız. Mükemmel ve kudretli olan donanmamızı, dünya muvazenesini bozacak bir kuvvet addedemeyiz. Harbi doğuran gemiler değildir; memleketleri ve milletleri idare eden şahsiyetlerin siyasetleridir. Emniyet siyaseti harbe sebeb teşkil edemez; ciddî bir tahdidi teslihat, hattâ bir tenzili teslihat yapılsa dahi, harb etmek istiyen bir millet maksadına yine nail olur; bilhassa bu şekilde hareket etmek harb tehlikesini yakın kılar.

Deniz kuvvetlerinin birinci ve en mühim vazifesi okyanuslardaki 85000 millik sahilimizi, gerek harpte ve gerekse sulhte

himaye ve kontrol etmektir; zira fabrikalarımızın çalışması için mevcudiyeti elzem olan bir çok mevaddı iptidaiye ile yiyeceğimizin °/₀ 80 i ana vatana deniz yolundan girer, bu deniz yollarına yapılacak muvaffakıyetli bir hücum yemeklerimizi ekmekten, sırtımızı battaniyeden mahrum bırakır, böyle muvaffak olmuş bir hücumun memlekette tevlid edeceği vaziyeti düşünmek insana dehşet vermeğe kâfidir; ki bunun neticesi büyük bir kıtlık ve çok feci bir ölümdür.

Sulh zamanında bile bu yolların emniyetini büyük bir takayyüd altında bulundurmağa ihtiyac vardır; çünkü hali sulhte dahi hemen yanımızda pek çok düşmanlar vardır: bora, yangın, hareketiarz, batmak, isyan ve gayrimeşru taarruzlar... Bu düşmanların her birile uğraşmak her nekadar salibiahmerlerin vazifesi ise de, bu vazifeyi yapabilmek için salibiahmerin donanmanın mühim yardımına ihtiyacı vardır. Bilhassa isyan ile taarruz eğer bir bozgunluk veya bir harb tevlid etmek istidadını gösteriyorsa donanmanın vakit kaybetmeden derhal müdahalesi elzemdir; çıkan bir yangın üzerine derhal tedbir alınarak su atmak, tulumbacı ve itfaiye çağırmaktan daha faidelidir. itfaiye gelinciye kadar belki yangın büyür veya sirayet eder, halbuki derhal alınacak âcil tedbirle yangını mahallinde söndürmek mümkündür.

İngiltere donanması bir çok isyanlar bastırmış ve bozgunluklar düzeltmiştir, bu hususta pek çok misaller bulunabilirse de bunları yegân yegân arzetmeme vaktimiz müsaade etmiyeceğinden mühim bir tanesini söyliyeceğim:

« İki üç sene evvel Madera adasında Portekiz halkı itaatsizlik etmeğe başlamıştı, adadaki bu hareket bir isyan şeklini aldı, dükkânlar kapanmış, işler durmuş bütün halk hayatından endişeye başlamıştı. Adada pek çok ingiliz bulunduğundan bunların hayatını korumak maksadile İngiltere bahriye nezareti adaya Londra kruvazörünü yolladı. Bunu müteakıb gazete sütunlarında şu havadisi okuduk: Londra kruvazörü dün Fanchal limanına geldi; geminin muvasalatını müteakıb dükkânlar açıldı, vesaiti nakliye harekete geçti, şehirde sükûnet avdet etti. »

Çünkü sulh makinası adaya varmıştı.

Acaba böyle bir vak'aya, bir hava kuvveti gönderilse idi yüzlerce ve binlerce âsinin sükûnete avdetine muvaffak olunabilir mi idi?

Sulh zamanında bu gibi vazifelerle salibiahmer işlerinden gayrı deniz kuvvetlerinin mühim bir rolü daha vardır. Bir gemimizin ana vatandan çok uzak dahi olsa bir tarafa gidib sancak göstermesi oradaki vatandaşlarımıza emniyet telkin eder. Buna aid çok güzel bir misali arzedeceğim.

Büyük amiral John Jervis [1] miralay iken Akdenizde bir kalyonun kumandanı idi. Bir gün bu zat kalyonile bir limana indi ve sahile gezmeğe çıktı. Kumandan filikasından uzaklaştığı zaman şehir sekenesi elinden kaçan iki adam koşarak filikaya girdiler ve kendilerini ingiliz sancağının himayesine terkettiler. Fakat bunları takib eden iki zabit yetişerek yakaladılar ve götürdüler. Kumandan John Jevris gezmesinden avdet ettiği zaman meseleye muttali oldu ve bu iki adamın derhal tahliye edilerek kendisine teslimini mahalli hükûmetten taleb etti. O zamanlar dahi büyük Britanya imparatorluğunun satveti dolayısile kumandanın bu talebi derhal kabul ve icra edildi, bu vak'a Akdeniz sahillerine hemen yayıldı ve tarihî bir mahiyet aldı; « Herhangi bir esir her hangi bir memlekete aid olursa olsun yalnız ingiliz sancağı altında hür ve serbest yaşayabilir. »

Hiç şüphesizki bu söz her ingiliz vatandaşının göğsünü iftiharla kabartır. O zamandanberi İngiltere donanması yalnız ingilizleri değil diğer memleketler halkını da himayesi altına almıştır. Fakat bu gün donanmamızın bu gibi emniyet işlerini yapamıyacağını işitmekteyiz; bunun aksini kuvvetle iddia edemiyeceğim. Vaktile 70 tane olub ta deniz yollarımız için hayati bir ehemmiyeti olduğu mütehassıslarca iddia edilen kruvazörlerimiz 52 ye indirilmiş ve iki sene sonra da 34 de inecektir.

[1] Amiral lord St. Vincet mumaileyh 1797'de Lizbondan 100 mil kadar cenupta bulunan St. Vincent burnunda, amiral « dö Kordoba » kumandasındaki ispanyol filosu ile çarpışmış onları mağlûb ederek filosuna büyük bir zafer temin etmiştir. O tarihte amiral Cervise « Earl of St. Vicent » namı verilmiştir.

K.

Donanma bir memleketin emniyet ve selametini tahtı temine alacak yegâne vasıtadır; bir şehir sekenesinin emniyet ve selâmeti için zabıta kuvvetine nekadar lüzum varsa bir memleketin de emniyet ve selâmeti için deniz kuvvetlerine o kadar ihtiyacı vardır. Şunu da ehemmiyetle dikkat nazarınıza koymak isterim ki; biz ana vatanda yaşıyan ingilizler hakkımızdan, hal ve atimizden nekadar emin yaşayorsak bizden deniz aşırı binlerce mil uzakta yaşıyan vatandaşlarımızın da ayni emniyet içinde yaşamaları lâzımdır.

Bir mesele daha: Donanmamızın ecnebi limanlarına yaptığı her seferi yeni yeni ticaretler yaratmaktadır, eğer vakit müsaade etseydi buna aid bir kaç misal de söyliyebilirdim. Yalnız unutulmamalıdır ki İngilterenin denizlerdeki hakimiyet, kudret ve satvetini görenler, İngiltere ile ticaret yapmakta hiç tereddüd etmezler...

Biz eğer herhangi bir devletle harbe girersek, galib gelmemiz ancak denizlere hâkim olmamıza bağlıdır; bu hakimiyet yalnız harb için lâzımdır, yoksa sulh zamanında okyanuslar hiç kimsenin malı değildir; herkesin malıdır, hiç bir devlet tasarruf kabul etmiyen bu denizlere sahib olduğunu iddia edemez; harb zamanında ise denizlere hakimiyetten maksad o denizlerde seyrisefainin emniyetini tesis etmek ve düşman gemilerinin bu denizlerde dolaşmasını menetmektir. Bunun neticesi de harb zamanında muhtac olacağımız bir çok mevaddı hiç bir arızaya ve sekteye uğratmaksızın ana vatana sokabilmek; karada harb edecek orduların naklini emniyete almak ve onları hiç bir taarruza maruz bırakmadan gidecekleri yere ulaştırmak, ana vatanımızın düşman tarafından istilâsına mâni olmaktır; ki, bunları harb bahriyesi ancak denizlere hâkim olmak şartile başarabilir.

Büyük harpte (Deniz hakimiyeti bizim donanmanın elinde idi) lort Asquit ve ancak bu suretle müttefiklerimize malzeme ve asker gönderecek düşmanlarımızı mağlûb edebildik.

Yanlış görüşler

Bazı yanlış ve kısa görenler, tayyarelerin son zamanlardaki terakki ve inkişafı üzerine, artık dünya yüzünden deniz kuv-

vetlerinin kalkarak yerlerini hava kuvvetlerine terkedeceklerini iddia ediyorlar. Bu iddiayı münakaşa ederken yalnız İngiltereyi değil, büyük Britanya imparatorluğunu düşünelim; İngiltere gövde ve dominyonlar ise bu gövdenin dallarıdır. Ve bu dalları gövde ile birleştiren can damarları deniz yollarıdır, düşünmeli ki İngilterenin müdafaası demek, yalnız İngiltere adalarının müdafaası demek değildir. Bir harpte büyük Britanya imparatorluğunun vahdetinin temini, kül halinde müdafaa ile kabildir, dallardan birisinin sukutu gövdenin zayıflamasını mucib olur. Binaenaleyh büyük Britanya imparatorluğunun bir kül halinde müdafaası mevzuubahs oldukça; denizlere hâkim bir donanmanın bu müdafaada en ön safta bulunacağı kendiliğinden tezahür eder.

Bu yanlış görüşleri, daha derin münakaşa etmeğe başlamazdan evvel, her türlü tarafgirane düşüncelerden tevakki ederek kendi kendimize soralım: (Bir harpte hava kuvvetleri yalnız olarak deniz yollarının kontrolunu ve bunun hakimiyetini temin edebilir mi?)

Ticaret yollarımızın kontrol ve himayesi büyük kuvvetlere ihtiyac hissettirmektedir ve bu kuvvetlerin istendiği zaman matlûb olan mevkide bulunmaları şarttır. Belki gemilerimizin hareket ve muvasalat mevkilerinde hava kuvvetleri ehemmiyetli himaye vazifesi yapabilirlerse de, gemilerimizin her an denizde bulunmalarının zaruretini takdir ettikten sonra bu hava himayesinin gemilerimizin gittikleri çok uzak yerlere kadar uzayacağını kabul edemeyiz. İngilterenin 3000 ticaret gemisi memleket haricindedir, şu zamanda bunların muhakkak 2700 tanesi tayyarelerimizin uçuş sahaları haricindedir.

Sonra ticaret gemilerimiz, yalnız tayyarelerin uçabileceği iyi havalarda değil, en fena havalarda bile himayeye muhtaçtırlar.

Fena hava vaziyeti

Tayyarelerin uçabilmeleri havanın ve rüzgârın vaziyetine tâbi olduğu halde deniz kuvvetleri için böyle bir şarta muallâk hareket etmek mevzuubahs değildir. Kruvazörlerimiz ticaret gemilerimizi himayelerine alarak onlarla beraber haftalarca, güzel havalarda olduğu kadar fena havalarda da, sıcak mevsimlerde olduğu kadar buz kütleleri arasındada seyretmişlerdir. Eğer bu şerait altında tayyarelerin ticaret filolarımıza yardımları mevzuubahs olmuş olsa, yapacakları işler deniz kuvvetlerinin yaptığı işlerle mukayese bile edilemez. Tayyareler kruvazörlerin aksine, böyle havalarda ne irtibat temin edebilirler ve ne de yaptıkları himayeyi idame edebilirler; herşey bertaraf, ortadaki en büyük mahzur; fena havalarda uçabilmek imkânsızlığının mevcud olmasıdır; velhâsıl tayyareler daima rüzgâr ve havanın müsaadesini aradıkları halde, bu kruvazörler için mevzuubahs değildir. Büyük med ve cezir dahi olsa kruvazörler için konvoyu gayet dekik bir surette takib etmek imkânı daima mevcuttur.

Hiç şüphesiz deniz ticaret ve nakliyatımız havanın vaziyetine ve rasathanelerimizin arzusuna göre hareket etmez.

Bu sölerimle ingiliz tayyareciliğini küçük göstermek arzusunda bulunduğum anlaşılmasın, bilâkis iddia edebiliriz ki ingiliz tayyarecileri diğer memleketler tayyarecilerinden üstündürler vazifelerini yüksek bir teknik kudretinin çerçevelediği büyük bir meharet ve şevk ile yapmaktadırlar. Fakat vazifeleri hiç bir zaman deniz kuvvetlerinin yaptığı işleri yapmak değildir. Şüphe yok ki tayyareler bu günün cidden faideli ve kıymetli silâhıdır, her silâh gibi bu silâhın da kifayetini, kendi vazife hududu dahilinde kıymetlendirmek lâzımdır, günün birinde tayyarelerin açık deniz yollarını kontrol edebileceğini ve bu yollara hâkim olacağını iddia etmek cidden yanlış ve gülünc düşünceler mahsulüdür. Ayni veçhile düşman tayyarelerinin de çok uzaktaki sahil istasiyonlarından hareket, ederek açık denizlerin herhangi bir noktasındaki ticaret filolarına hücum edib bu yolları tehdid edeceğini düşünmek te yanlıştır. Tayyarelerin taşıyabilecekleri benzin ve diğer mevad bu hücumları başartmalarına kâfi değildir. Eğer böyle bir hücumun kabil olabileceğini düşünsek bile bu hücum gayrı insanî olur. Cihan harbindeki alman denizaltı gemilerinin hareketlerini unutmıyalım. Alelâde bir korsan hareketi olan böyle hareketlerin bu günkü harpte yeri yoktur. İki memleket yekdiğerile harbederken, bir

harb gemisi muhasım tarafın bir tüccar gemisini yakaladığı zaman; tıpkı bir zabıta memurunun bir mücrimi yakaladığı zaman yaralamadan, öldürmeden, merkeze götürüb muhakemeye teslim etmesi mecburiyeti gibi, o tüccar gemisini mümkün mertebe tahripten ve içindeki bigünahların hayatlarını tehlikeye ilkadan vikaye ederek, limana sevketmelidir. Onun hakkında yapılacak muamele ancak orada yapılır. İşte bir tayyare ile bu da yapılamaz. Tayyarelerin böyle silâhsız bir gemiye hücumlarında husule getirecekleri fecaat, bir denizaltı gemisinin yapacağından çok fazladır. Tayyareler bir konvoyu müdafaa eden, veya o konvoya taarruz eden gemilere büyük yardımlarda bulunabilirler :

Onlara geniş bir sahai rüyet temin etmek suretile . . .

Şu suretle, tayyareler bir deniz filosunu himaye edemiyecekleri gibi bir askerî nakliye kafilesini de kat'iyen himaye edemezler.

Üssülharekelerin lüzumu

Tayyareler, evvel emirde hareketlerinde istinad edebilecek bir üssülharekeye malik olmak zaruretindedirler. Eğer bu üssülharekeler seyyar olursa, her şeyden daha fazla himayeye muhtaçtırlar, onları her türlü hücumdan masun bulundurmak lâzımdır. Eğer bu üssülhareke karada bir mevki ise buraya da tayyarelere lüzum olacak benzin, yağ vesaire gibi mevattan, külliyetli miktarda iddihar etmek lâzımdır ki bu keyfiyet te ancak deniz yollarının emniyetile kabildir.

İstilâ teşebbüsü

Diğer devletlerin vatanımızı istilâ fikirlerine karşı koymak vazifesi de bahriyemizin omuzlarına yüklenen mühim vazifelerden biridir. Kudretli donanmamızın mevcudiyeti sayesinde vatanımız birkaç yüz senedenberi bu korkudan uzak kalmıştır. Buradaki istilâ kelimesinden maksad düşmanın, sahillerimize asker çıkararak bir kısım arazimizi zapt ve işgal etmesi demektir. Yoksa cihan harbinde müteaddid defalar olduğu gibi sahillerimizin muayyen bazı yerlerini bombardıman etmesi keyfiyeti değildir.

Düşmanın, sahillerimize asker dökmeden evvel ihrac mıntakasını müdafaa eden ordumuzun mukavemetini kıracak kadar fazla miktarda malzemeyi de beraberinde getirmesi lâzımdır, ki bu malzemede cepane, ağır top, tank benzin gibi harb malzemesidir, bu malzeme havadan nakledilemiyeceği için denizden nakledilecektir, binaenaleyh düşman; karşısında ilk evvel ingiliz donanmasını bulacaktır.

Bu hareketi bizim yaptığımız düşünülürse böyle bir teşebbüste donanmanın oynıyacağı mühim rol göz önüne getirilsin. Bütün bu nakliyatı tayyareler yapamıyacağından deniz yollarına arzı iftikar edilecektir ve deniz yollarının kontrolu elimizde olmadıkça teşebbüsümüzde muvaffakıyet ihtimali tenakus edecektir.

Hatırlardadır ki Napolyon Mısırı zapta teşebbüs ettiği zaman (Deniz irtibat yollarının emniyetini tesis etmedikçe bir toprağı istilâya teşebbüs etmek intihar etmektir) demişti. Harb eden bir ordunun ihtiyacatı muntazam bir suretle temin edilmedikçe harpte muzafferiyet ihtimali sıfıra müncer olur.

Eğer düşman topraklarını havadan istilâya teşebbüs edilse insanların ve harb malzemesinin de havadan nakli icab ettiği gibi bu işin muvaffakıyeti için de hava yollarının emniyete alınması lâzımdır. Bilirmisiniz bu, ne kadar güç bir iştir.

Bizim topraklarımızı istilâ etmek arzusunda bulunan Napolyon, « Eğer denizlere kumanda etmem mümkün olsa idi İngiltereyi istilâ ederdim » demiştir. Lâkin bu arzusuna Napolyon muvaffak olamazdı, çünkü lort Nelson gibi amiraller Viktoria [1] gibi gemiler onun bu arzusuna sed çekiyordu. Bizim deniz kuvvetlerimiz o zamanki gibi kudretli oldukça bunun gibi her teşebbüs daima akim kalmağa mahkûm olacaktır.

Napolyonun fikirleri tamamen doğru değildir. Burada bir lahza durarak bir milleti; diğer bir memleketi istilâya sevketmek için ne gibi bir fikir ve mülâhazaların saik olduğunu düşünelim: Hiç şüphesiz ki istilâ etmek istenen memleketin ticaretine sahib olmak arzusu en önde gelir, eğer Napolyonun

[1] Büyük amiral Lord « Nelson » un Porsmouth tersanesinde mahfuz bulunan meşhur sancak gemisi. K.

elinde kuvvetli bir donanma mevcud olsaydı o, bu arzusuna harb etmeden de muvaffak olabilirdi. Böyle bir donanmaya malik olmuş olsaydı, bizim ticaret gemilerimize şurada burada hücum ederek, memleketimizin ihtiyaçlarının vatanımıza girmesine mâni olabilirdi. İşte, şu suretle de bir kere daha deniz yollarının kontrolunun bizim için ne kadar hayatî bir ehemmiyeti haiz olduğu ispat edilmiş oldu.

Hava hücumları

Düşman tayyarelerinin yapacakları hava hücumlarına, kendi tayyarelerimizin, defi tayyare toplarile müşterek hareket etmelerile karşı koyabiliriz. Bunun için hava kuvvetlerimizi ve hava müdafaa vesaitimizi kuvvetlendirmeliyiz. Defi tayyare topları havaya karşı başlıca müdafaa silâhıdır; böyle olmakla beraber bu mühim silâhın kifayeti hakkındaki bilgilerimiz çok noksandır. Size aşağıda bu hususta da tecrübelere müstenid ufak bir malûmat vereceğim.

Yarının harplerinde tayyarelerin yapacağı işler o kadar mubalâğa ile söyleniyor ki, bunların hepsine inanmak lâzımgelse, hava müdafaa şeraitimizin en muvafık ne şekilde yapılabileceği hakkında dürüst ve mustakır bir fikir ve kanaat hâsıl etmek müşkülleşecektir.

Söylenilen mubalâğalı sözlerin en başında, müstakbel bir harbin yalnız hava kvvetleri tarafından yapılacağı geliyor, buna nazaran devletlerin hazarda, kendilerini donanma yapmak için sıkıntıya sokmamaları ve deniz yollarının emniyet ve himayesi çarelerini değil, munhasıran hava hücumlarını defetmek imkânlarını hazırlamaları icab eder. Havadan yapılacak hücumlar hücum edilen şehri yakmak ve yıkmakla kalır, yoksa yukardanberi izahına çalıştığım veçhile o memleketin açlıktan ölmesini hiç bir zaman intac etmez.

Napolyon devrinde eğer denizlerin hakimiyetini elimizde tutmamış olsaydık, sahillerimize bir tek adamın bile çıkarılmasına lüzum kalmadan mahvedilebilirdik. Bugün ise denizlerin hakimiyeti bizde oldukça, düşman tayyarelerinin atacakları bombalar memleketimizde hayatî bir tesir yapamaz.

Bizim hayatımız denizlere bağlıdır. Eğer çok yaşamak istiyorsak bu hayat kaynağımızı ilelebed muhafaza etmek zaruretindeyiz. Binaenaleyh deniz yollarına hâkim olacak deniz kuvvetlerine malik olmamız bizim için hayatî bir zarurettir.

Son zamanlardaki matbuatın neşriyatına dikkat edersek, memleket siyasetinin hava kuvvetlerine değil, deniz kuvvetlerile birlikte hava kuvvetlerine istinad ettiğinin mevzuubahs edildiğini görürüz.

« Deniz kuvvetleri mahve mahkûmdur », « İstikbalimiz hava kuvvetlerinin elindedir », « Tayyareler hattıharb gemilerini mahvedecekler », « Deniz mi, hava mı ? » serlevhaları altında pek çok makaleler okuduk, fakat bunlardan hakikata temas eder bir tanesini bile görmedik. Hakikati halde vatanımızı müdafaa edecek üç kuvvet vardır. Vatanın müdafaası ancak bu üç kuvvetin elbirliğile çalışmasına bağlıdır, bunların her üçünün de çalışma sahaları başka başkadır, memleket müdafaası için her üçü de lâzımdır. Meseleyi « Deniz mi, hava mı » diye münakaşae tmekdense, « Deniz ve hava » diye kabul etmek daha evlâdır.

Silâh

Tayyare nihayet bir silâh olduğu için, top, torpito, mayn gibi donanmaya ve tank gibi de orduya lâzımdır, tayyare deniz ve kara kuvvetleri için bir lâzımı gayrı mufariktır.

Hattıharb gemisi müdafaamızın temelini teşkil eder, daha doğrusu deniz lordunun dediği gibi İngilterenin temelini teşkil eder. Bir hattıharb gemisi tayyarelerin bombasına, ağır toplarin mermilerine mukavemet edebilecek kabiliyette yapılır. Bilhassa bir tayyarenin atacağı bomba bir hattıharb gemisinin atacağı mermi kadar tahripkâr değildir.

Burada amerikalıların eski bir zırhlı üzerinde yaptıkları tecrübeden bahsedeceğim :

Bahsedeceğim bu tecrübe Amerika bahriyesinin yaptığı ilk tecrübelerdendi. Küçük bombalarla yapılan bu tecrübede mühim bir netice elde edilemedi. Bundan sonra 1100 ve 2000 librelik bombalarla tecrübelere devam edildi. Pruva hattında uçan beş tayyareden, birer tane 1100 librelik bomba atıldı,

bunlardan üçü isabet etti, ikisi de g minin yakinine düştü. Bu üç isabette gemi batmadı, yaptığı hafif meyil diğer mukabil sarnıçlara alınan sularla izale edilir.

Bunu müteakıb yine pruva hattında uçan ve 2000 librelik bomba taşıyan yedi tayyare hücum etti. Atılan yedi bombadan dördü isabet etti ve gemi albura olarak yavaş yavaş battı.

Bir kerre bu gemi tayyare üssülharekesine çok yakın bir yere demirlenmişti, saniyen bu gemi tayyareler için hem sabit ve hem de müdafaa edilmiyen bir hedef teşkil etmişti. Bunu müteakıb Virjinya zırhlısı üzerinde de tecrübeler yapıldı. Fakat bu iki geminin de modern tarzda inşa edilmemiş olmaları, bu tecrübelere kumanda eden amiral « Niblack » ı tatmin etmedi.

Eğer bu tecrübeler seyretmekte olan bir gemi üzerinde yapılmış olsaydı, hiç şüphesiz bu neticelere bu kadar kolaylıkla vâsıl olunamazdı; netekim Ağamemnun zırhlısı üzerinde yapılan tecrübeler bu iddiamıza kuvvetli bir müeyyide teşkil eder.

Tecrübe esnasında Ağamemnun zırhlısı on, oniki mil süratle seyrediyordu. Birinci hücumda atılan iki yüz yirmi üç bombanın ancak on tanesi hedefe vurdu, bunu müteakıb yapılan ikinci tecrübede ise atılan 114 bombadan bir, ikisi hedef üzerine düşürülebildi. Bu tecrübelerde atılan bombalar 9 librelik, rüzgârın saatteki sürati 35 mil, hücum eden tayyarelerin uçuş irtifaları 2400 metre idi.

Yapılan bu hücumlar bazı hücum sistemlerinin bulunmasına yardım etti.

Hedefe vurmak için kolaylıkla anlaşılacağı veçhile hedefin rota ve süratinin gayet sıhhatle tayin edilmesi lâzımdır. Eğer bir gemi veya bir filo zikzak seyrediyorsa hücum keyfiyeti çok muşkülleşir.

Hatırlanmalıdır ki bütün bu tecrübeler esnasında Agamemnun zırhlısı bir sulh hedefi olarak seyrediyordu. Harb şeraiti mevzuubahs olsa ve tayyarelere karşı yapılan atışların % 25 i isabet kabul edildiğine nazaran tayyarelerin atacakları bombaların isabet ihtimali daha çok azalır, sulh zamanında yapılan tecrübelerde elde edilen % 10 isabet harpte % 2,5 a kadar düşer, bilhassa harb şeraitinde hedefin rota va süratinin sıhhatle

tayin edilemiyeceği nazarı dikkate alınırsa o zaman bu % 2,5 ihtimali isabet % 1 e düşecektir.

Bir tayyare nihayet 2 veya 3 ağır bomba taşıyabildiği halde bir hattıharb gemisinin cepaneliğinde yüzlerce ağır mermi vardır.

Tayyarenin torpito ile hücumu

Tayyarenin torpito ile bir gemiye hücumunda deniz sathına çok yaklaştıktan sonra torpitosunu atması lâzımdır, bir geminin atıldığı ve seyrettiği görülen bir torpitodan kaçınma manevrası yapması o kadar zor bir iş değildir. Tayyare torpitolarının hafif olması lâzım geldiğinden, bunlar mevaddı infilâkıyeleri nisbeten az olan torpitoları taşıyabilirler, bu sebebler dolayısile bir denizaltı gemisinden atılan bir torpito, tayyareden atılan bir torpitodan daha tahripkârdır. Tayyareler ancak bir torpito taşıyabildiği halde bir denizaltı gemisi müteaddid torpito taşımaktadır. Tayyareler ancak, bütün müdafaa vesaiti sukut etmiş, mukabeleden âciz gemilere torpitolarile hücum edebilirler. Bir denizaltı gemisi için böyle bir zaruret mevzuubahs değildir. Zamanımızda gemilere bu tayyare hücumlarını defedecek yüksek kifayette müteaddid toplar konmuştur, bu gün tayyarelerden torpito atmak hususu ne kadar terakki etmişse, böyle hücumları püskürtecek vesait te o nisbette terakkiye mazhar olmuştur.

1917 senesinde ingilizler bir tayyareyi düşürmek için sekizbin mermi sarfederlerdi. 1918 de bu miktar 4550 ye ve harb nihayetinde de 1500 e indi. Her ne kadar tayyarelere karşı yapılan atışlardaki ihtimali isabet, uçuş irtifaının yüksekliği ve süratinin tezayüdü ile azalıyorsa da gerek tayyareye karşı atış usüllerinde ve gerekse müdaffaa vesaitinde günden güne büyük yenilikler görülmektedir.

1930 senesinde bir tayyare defi bataryası 5,4 metre tulünde ve 1,2 metre kutrunda bir tayyare hedefine atış yapıyordu, hedefi çeken tayyare 220 mil süratle 1200 metre irtifada uçuyordu, birinci hedef 21 inci mermide ikinci hedef ise 9 uncu mermide düştü; « Jurnal of the R. U. S. İ. nın Mayıs 1932 nushasından. »

Tayyareler başlıca denizaltı gemileri için tehlike arzederler, denizaltı gemileri yüksekten kolaylıkla görüldükleri için tayyareler bu sahada çok faydalı olacaktır. Tayyarelerin, şehirlere ve ordugâhlara, yapılacak hava hücumlarını defetmekte ve duran gemilere karşı yapacakları hücumlarda muvaffak olacakları bedihidir.

Şimaldenizinde yapılan tecrübeler

Şimaldenizinde yapılan talimlerde hava kuvvetlerinin dehşeti hakkında çok mubalâğalı propagandalar yapılmıştı.

Deniz ve hava kuvvetlerinin iştirak ettikleri bu manevradan maksad tayyareci zabitlere denizde ne gibi vazifelerin yapılabileceğini öğretmekti. Manevraların faraziyesi şöyle tesbit edilmişti: Filo normal olarak taşıdığı tayyarelerle, « Deniz kuvveti tayyareleri » Iskoç sahillerimizde bir şehri bombardıman edecek, ordu ve ordunun tayyareleri de « Kara kuvveti tayyareleri » düşmanı arayıb bulacak ve onun bu maksadına mâni olacaktı.

Hakikî harb halinde böyle vazifeler almış olan tayyareler ağır bomba ve torpitolarını taşımak mecburiyetindedirler. Tayyareler böyle bir harpte bir zırhlıya hücum etmek ve onu batırabilmek veya harb harici yapabilmek için külliyetli bombalar atmak mecburiyetindedirler ve bu tayyareler hücumlarını zırhlıların ateşi karşısında yapacaklardır.

Bu talimlerde ise tayyareler ne bomba ne torpito ve ne de yalancı bomba taşımadıklarından, yüksek bir süratle uçuyorlar ve büyük bir siai seyre malik bulunuyorlardı. Eğer bu talimler esnasında hava muhalefet gösterse idi, talimin yapılmasındaki maksadın husulü için belki bir iki gün teahhur edilecekti. Tabiî harb zamanında böyle bir şey hatıra bile getirilmez.

Yarının büyük hava hücumları da umumî harpteki gibi rasad istasiyonlarının müsaadesile yapılabileceğinden, fena havaları kollıyarak sahillerimize sokulan bir düşman filosuna tayyarelerimizle hiç bir mukabelede bulunamıyacağız. Bu vaziyet elde nakil vasıtası olmadan bir çok topa sahib olmağa benzer, eğer elimizde atacak gemi olmazsa mayn ve torpito neye yarar? Eğer hava uçuşa müsaade etmezse tayyare neye yarar? Keza benzinini getirecek ve onu emin surette düşman sahillerine kadar götürecek donanma olmazsa tayyare ne iş yapar? ve askerlerinin naklini garanti edecek ve harb ederken bütün ihtiyacatını muntazaman temin edebilecek bir deniz kuvveti olmazsa ordu nasıl harb edebilir.

Bunlara mukabil nihayet sizler de bana şunu sorabilirsiniz: Asrî bir hava kuvvetinin yardımı olmadıkça deniz kuvvetleri de bu gün nasıl çalışabilir?

Binaenaleyh tayyare, donanma ve ordunun yerine kaim olacak bir silâh değil, onların emrine girecek ve onlara yardım edecek muavin bir silahtır.

Şüphesiz her vatanını seven deniz zabiti, deniz tayyare kuvvetlerinin tezyidini memnuniyet ve iftiharla karşılar, lâkin harb bahriyesine sarf edilecek paradan tasarruf edilmek suretile arttırılmasını değil ... Bahriye nezareti halen hava kuvvetlerine tahsis edilen paradan fazlasını istememelidir,(1933 te bütçe 1095000, 1934 te 1338000 sterlindir.) Şüphe yokki vatanını seven her vatandaş, memleketin müdafaa vesaiti meyanında bulunan hava kuvvetlerinin arttırılmasını ister. Fakat bu yolda ileri giderek 5000 tayyare talebini kabul edecek olursak o zaman donanmanın bütçesinden kesmek lâzımdır; halbuki bu 5000 tayyare için lâzım olan malzemeyi temin etmek için 50 değil 150 kruvazöre sahib olmamız lâzımgelir. Hava kuvvetleri nekadar muazzam ve muhteşem olsa bile, demindenberi ehemmiyetini tebarüz ettirdiğim deniz ticaretinin himayesi şöyle dursun, kendi ihtiyacı olan levazımının memlekete ithalini bile emniyet altında bulunduramaz, eğer sulhçu bir millet olarak görülmek istiyorsak, bize sulhü temin edecek vesaite para sarfetmekten çekinmemeliyiz, gerek coğrafî vaziyetimiz ve gerekse tarihimizin muhtelif kısımları bize, bu vasıtanın yalnız deniz kuvveti olduğunu açık bir tarzda göstermektedir.

Bizim kuvvetli bir bahriyemiz olmadıkça ne ordumuz ve ne de hava kuvvetlerimiz hiç bir iş göremezler ve bize emin bir sulh temin edemezler. Ticaret filomuz düşman taarruzları karşısında vazifesini yapamaz.

Ticaret filosu, harb filosunun dümen suyunda mevki alır. Harb filosu ve ticaret filosu beraber iş görür, beraber yaşar ve beraber batar.

Her zaman hatırlayınız ki vatanımızın müdafaası için ya deniz ya hava kuvveti değil, « Deniz ve hava » kuvveti lâ - zımdır.

Yazan
Dz. Lisesi tarih muallimi
Fevzi Kurdoğlu

Osmanlı imparatorluğunda kaptanpaşalar

1 — Karamürsel bey: Bin üçyüz yirmi yedi senesinde kaptan oldu. Kendi adını taşıyan Karamürsel tersanesini kurdu. Kocaeli yarımadasının zaptında hizmeti görüldü.

2 — Emir Ali bey: Marmara adalarından Emir Ali (İmralı) adası bu zatın adını taşımaktadır.

3 — Sarıca paşa: Bin üçyüz doksan senesinde Gelibolu tersanesini kurmuş hem üssübahri hem de donanma kumandanlığı yapmıştır.

4 — Çalı bey: Bin dörtyüz ondört yılında Geliboluda Venediklilerle yapılan muharebede şehid düşmüştür.

5 — Sarıca paşa: (İkinci defa): Selâniğin Venediklilerden geri alınmasında mühim hizmetler yapmıştır.

6 — Balta oğlu Süleyman bey: Bin dörtyüz elli iki yılında Rumelihisarının inşasında ve İstanbulun muhasarasında Ayastıfanos muharebesini idare etmiştir.

7 — Hamza bey: Bin dörtyüz elliüç yılında İstanbul muhasarasında türk gemilerinin kızaklarla Kasımpaşaya taşınmasına nezaret etmiştir.

8 — Hacı Yunus bey: Bin dörtyüz ellibeş yılında kaptan olub Foça ve Enes seferlerine kumanda etmiştir.

9 — Hadım İsmail bey: Bin dörtyüz elli altı yılında Amasra, Sinob, Trabzon seferlerinde bulunmuştur.

10 — Zagnos Mehmed paşa: Fatihin vezirlerinden olub kaptanlıkta bulunmuştur.

11 — Mahmud paşa: Evvelce veziriazam olub bin dörtyüz yetmiş yılında Venedik ile harb başlayınca donanma kumandanlığına tayin ve Agriboz seferine iştirak etti.

12 — Gedik Ahmed paşa: Bin dörtyüz yetmişbeş yılında Karadenizdeki Kefe vesair Ceneviz kalelerinin zaptını temin etmiştir.

13 — Mesih paşa: Bin dörtyüz seksen yılında Radosun muvaffakıyetsizlikle neticelenen ilk muhasarasını idare etmiştir.

14 — Hersek Ahmed paşa (Bin dörtyüz seksen altı yılı): İkinci Bayazıd devrindeki Mısır seferinde donanmaya kumanda etti.

15 — Göygü (Güvey) Sinan paşa (1491): Geliboluda defnedilmiştir.

16 — Küçük Davud paşa (1492): İnebahti seferinde Kemal reis ile birlikte donanmayı sevk ve idare etmiştir.

17 — Hersek Ahmed paşa (İkinci defa) 1506: da kaptan olmuştur.

18 — İskender paşa (1512): İran seferinden avdet esnasında Yavuz Selim tarafından idam ettirilmiştir.

19 — Cafer bey (1513): Mısır seferinde donanmaya kumanda etmiş; zamanında sadrazam Piri paşanın himmetile İstanbul tersanesi genişletilmiştir.

20 — Yaylak Mustafa paşa (1520) Rodosun zaptında donanmaya kumanda etmiştir.

21 — Behram paşa: Ferdi tarihinde gösterilmiş olduğunu Hammer yazar.

22 — Süleyman paşa: Ferdi tarihinde gösterilmiş olduğunu Hammer yazar.

23 — Kemankeş Ahmed bey (1532) Koron kalesinin sukutu esnasında donanmaya kumanda ediyordu.

24 — Lûtfi paşa (Vezir): 1533 yılında Anderya Dorya ile Koron muharebesini yapmıştır.

25 — Barbaros Hayrettin paşa: (1533): En meşhur amiralımızdır. Preveze muharebesinde Venedik ve İspanya donanmalarile İtalya hükûmetlerine aid filoları yendiğinden (Türkler denizde mağlûb olmazlar) kanaatinin ortaya çıkmasına ve Akdeniz hakimiyetinin türk donanmasına geçmesine sebeb oldu. Ege denizi adalarile Cezayiri garbın fatihidir. 6 - Cemaziyelevvel - 953 hicri (5 - Temmuz - 1546) da vefat etti. Beşiktaş iskelesindeki türbesinde yatar.

26 — Tavil Mehmed paşa: (1546) yılında kaptan olarak bu vazifede dört sene bulunmuştur. Sonra sadrazam olan Sokullu Mehmed paşa bu zattır.

27 — Sinan paşa (Veziriazam Rüstem paşanın kardeşi) 1550: Trablusgarbın zaptında ve Fransaya yardım için Korsika seferlerinde donanmayı Turgud paşa ile birlikte idare etmiştir.

28 — Piyale paşa (1554): Gelibolu sancak beyliğile kaptan oldu. 1560 yılında Cirbe zaferi üzerine Cezayir beylerbeyliği ve 1566 yılında Sakız fethinden sonra vezir rütbesi verildi ve 1 - II. Kânun - 1578 de vefat etti. Kasımpaşada kendi yaptırdığı camiin yanındaki türbesinde yatar.

29 — Meyzin oğlu Ali paşa (1556): Kanunî Süleyma - nın son seferi olan Sektuvar muhasarasında yeniçeri ağası idi. Gösterdiği kahramanlığa mükâfat olarak kaptan nasbedildi ve Lepanto muharebesinde şehid düştü.

30 — Kılıç Ali paşa (1571): Lepanto muharebesinde gösterdiği yararlık üzerine kaptan nasbedilerek 1586 da vefatına kadar 15 sene mevkiini muhafaza etti. İstanbulda Tophane mevkiinde kendi yaptırdığı camiin yanındaki türbesinde yatar.

31 — Bosnalı İbrahim paşa (1586): Kaptanlıkta kısa bir zaman kaldı.

32 — Uluç Hasan paşa (1586); Kılıç Ali paşanın yetiştirmesi olub Cezayir beylerbeyi idi. Ölümünde efendisi Kılıç Ali paşanın türbesine gömüldü.

33 — Cigala zade Sinan paşa (1590): Bir italyan korsanının oğlu olub gemisile beraber yakalanmış, babası öldürülmüş, oğlu küçük olduğundan saray hizmetine alınmıştı. Sonra üçüncü Muradın himayesile kaptan, vali ve vezir olmuştur.

34 — Derviş paşa (1605): Bostancı başılıktan geldi. bir müddet sonra katledildi.

35 — Uluç Cafer paşa (1606): Kılıç Ali paşanın değerli amirallarından idi.

36 — Hafız Ahmed paşa (1608) : Floransanın sentetiyen tarikatıne mensub amiral Bregarla muharebe etmiştir.

37 — Kayserili Halil paşa (1609) : Murad reisin şehid düştüğü Malta filosile yaptığı muharebesi meşhurdur.

38 — Öküz Mehmed paşa (1610) : Sicilya, Toskana, Floransa ve maltalılarla muharebeler yaptı.

39 — Çelebi Ali paşa (1617) : Birinci Ahmed zamanı kaptanlıkta bulundu.

40 — Karadavud paşa (1618) : Sonradan genç Osmanın hal' ve katlinde amil olan kimsedir.

41 — Çelebi Ali paşa (ikinci defa) 1618 : İkinci Osman zamanında veziri âzam oldu.

42 — Halil paşa (ikinci defa) 1619 : Manfredonya baskınını yapmıştır.

43 — Defterdar Mustafa paşa (Niğdeli) 1621 : Altı ay kaptanlıkta bulunduktan sonra azledildi.

44 — Halil paşa (üçüncü defa) 1621 : Lehistan seferinde Karadenizdeki kazaklarla uğraştı.

45 — Receb paşa (1623) : Dört sene kaptanlıkta bulundu. Karadenizde kazaklarla yaptığı Karaharman muharebesini kazandı.

46 — Çelebi Hasan paşa (1626) : Dört sene kaptanlıkta bulundu.

47 — Mustafa paşa (1630) : Canbolat oğlu diye meşhurdur.

48 — Bostancı Cafer paşa (1632) : İngiliz kalyonlarına çektiri filosile hücum ve rampa etmiş; Memi paşa ile çok miktarda askerin ziyanına sebeb olduğundan Dimetokaya sürgün edilerek katledildi.

49 — Deli Hüseyin paşa (1633) : Girid harbinde şöhret kazanan zattır.

50 — Kemankeş kara Mustafa paşa (1637) : Dördüncü Muradın itimadını kazanmış değerli bir kimse idi. Sonra veziri azam oldu ve deli İbrahim tarafından haksız yere katlettirilmişti.

51 — Silâhtar Mustafa paşa (1638) : Dördüncü Murad ile Bağdad seferine iştirak ettiğinden donanmanın idaresini Piyale beye bırakmıştır.

52 — Deli Hüseyin paşa (1640) - ikinci defa) : Azak kalesini kazaklardan geri aldı.

53 — Silâhtar Siyavüş paşa (1640) : Deli Hüseyin paşa ile Azak kalesinin alınmasında beraber bulundu.

54 — Küçük Pıyale paşa (1642) : Uzun zaman tersane kethudalığında bulunmuş ve kaptanpaşa vekili olarak donanmayı sevk ve idare etmiş olub amirallarımızın en kudretlilerinden biri idi. Deli İbrahim tarafından katledilmiştir.

55 — Bekir paşa (1644) : Bir sene sonra vefat etti.

İkinci cild [1]

56 — Yusuf paşa (1645) : Girid seferlerine başlandı. Hanya zaptolundu. Deli İbrahım tarafından katlettirildi.

57 — Musa paşa (1646) : Resmo zaptedildi; Venedik amiralı Tomasso Morozini ile yapılan deniz muharebesinde şehid düştü.

58 — Defterdar Musa paşa (1647) : Maliye memurluğundan yetiştiği için donanmayı sevk ve idare edemedi. Girid imdattan mahrum kaldı.

59 — Fazlı paşa (1647) : Donanmanın idaresini ele alarak Giride imdad ve mühimmat götürdü.

60 — Ammar (Himar) zade Mehmed paşa (1648) : Küçük veya uzun Piyale paşanın katline sebeb olmuştur. Ayni sene zarfında katledildi.

61 — Voynuk Ahmed paşa (1649) : Venediklilerle Foça muharebesini yaptı. Giride imdad götürdü. Suda kalesini almak için yaptığı hücumda şehid oldu.

62 — Haydar zade Mehmed paşa (1649) : Yeniçeri ocağından yetişerek Mısır valiliği yapmıştır. Veziriazam bunu rakib görerek kaptanlıkla İstanbuldan uzaklaştırmak istemişti. Çanakkale boğazını abluka eden Venedik amiralı Ciyakomo Riba ile yaptığı muharebede muvaffak olamadı.

63 — Hüssam oğlu Ali paşa (1649) : Babası gibi derya beylerinden olub Rodos mutasarrıfı idi. 1650 yılı kış mevsi-

[1] Fazla tafsilât için (Türklerin deniz muharebeleri) adlı esere bakınız.

minde Giride imdad götürdü. 1651 de Nakşa muharebesinde yeniçerilerin itaatsizliğinden dolayı mağlûb oldu ise de gösterdiği cesaret ve meharet ile donanmayı kurtardı. 1652 de sadrazam gürcü Mehmed paşanın para vermemesinden dolayı noksan kalan donanma ile Çanakkaleye gitti. Venedik ablukasını yarmak mümkün olmadığını görünce istifa etti.

64 — Derviş mehmed paşa (1652) : Altı ay kaptanlıkta bulunduktan sonra sadrazam oldu.

65 — Çavuş zade Mehmed paşa (1653) : Mükemmel hazırlanmış donanma ile boğazdan çıktı. Giride imdad götürdü, gemilerdeki yeniçerilere şiddet gösterdiğinden avdette azledildi.

66 — Kara Murad paşa (1653) : Yeniçerilikten yetişmiş Grid harplerinde bulunmuş sonra Budin beylerbeyi olmuş muktedir bir kumandandı. Deli İbrahim tarafından Samur kürk ve amber istemek üzere gelen memura « Girid cenginden gelmişük, yağlı kurşun ile perdah baruttan gayrı nesne bimezük » demişti. 13 Mayıs 1654 Çanakkale muharebesinde venediklileri büyük bir mağlûbiyete uğrattı. Giride imdad götürdü.

67 — Zurnacı Mustafa paşa (1655) : Çanakkaleyi abluka eden Venedik donanmasını mağlub ederek Akdenize çıktı isede Giride imdad götüremedi.

68 — Damad Kenan paşa (1656) yılında Çanakkale muharebesinde venediklilere karşı feci bir mağlubiyete uğradı. Bozcaada ve Limni venediklilerin eline düştü.

69 — Seydi Ahmed paşa (1656) : Donanma hazırlığı ile uğraştı.

70 — Topla Mehmed paşa (1657) : Köprülü Mehmed paşa ile birlikte Mart 1657 de Çanakkaleye gitti. Çanakkale muharebesinde Venedik amiralı Lazaro Moçeniko maktul ve mağlûb olması üzerine Limni ve Bozcaadayı geri aldı.

71 — Çavuş zade Mehmed paşa (1657): İkinci defa kaptan oldu ve kısa bir müddet bulundu.

72 — Deli Hüseyin paşa (1658) : Giritten geldikten sonra üçüncü defa kaptan oldu. Kısa bir zaman sonra Rumeli beylerbeyi oldu ve katledildi.

73 — Köse Ali paşa (1658) : Valide sultanın kethudalarından idi. Zamanında Seddülbahir ve Kumkale inşa edildi.

74 — Ali paşa (Hüssam oğlu 1659) : İkinci befa kaptan oldu ve 1660 yılında Akdenize yaptığı seferde öldü.

75 — Abdülkadir paşa (1661) : Babasının yerine kaptan oldu. Venediklilerle İstendil muharebesini yaptı.

76 — Kara Mustafa paşa (1661) : Meşhur Merzifonlu kara Mustafa paşadır. 1667 de denize çıktı. Bundan sonra Sadrazam Fazıl Ahmed paşaya vekâlet ettiğinden Memi paşa oğlu Mehmed paşayı vekil yaptı. Akdenize yolladı.

77 — Kaplan Mustafa paşa (1666) : Sadrıazam Fazıl Ahmed paşa ile Girid seferine iştirak etti. Kandiyenin zaptında yararlık gösterdi.

78 — Köse Ali paşa (İkinci defa) 1673 : Lehistan seferi münasebetile Karadenize çıktı, çekdirilerle Tuna ve Pirut nehirlerine girerek ordunun mühimmat ve erzakını temin etti. Kazaklarla çarpıştı.

79 — Seydi zade Mehmed paşa (1674) : Karadenize çıktı. Dönüşte fırtınaya tutularak zayiata uğradığından azledildi.

80 — Kara İbrahim paşa (1675) : Lehistan seferi münasebetile Karadenize çıktı.

81 — Kaplan Mustafa paşa (İkinci defa) 1678 : Donanma ile İzmire vardığında öldü.

82 — Boz oklu Mustafa paşa (1681) : Fransız amiralı Dükesn Sakızdaki Trabulusu garb filosuna hücum ve şehri bombardıman ettise de sonra fransızlar tarziye ve tazminat verdiler. İlk kalyon filosunun esasları kuruldu. Viyana mağlûbiyeti üzerine Venedikle harb başladı. Venedikliler Pireveze, Koron, Modon ve bütün Mora yarımadasını zaptettiler.

83 — Mısırlı oğlu İbrahim paşa (1685) : Baba Hasan ile birlikte yelkenli filosunun ilk amirallarındandır. 1686 da üstün Venedik kuvvetlerile Karyut muharebesini yaptı. Bir kaç ay sonra da Midilli muharebesini kazandı.

84 — Kalaylı Koz Ahmed paşa (1688) : Akdenize çıktı isede bir iş göremedi.

85 — Mezemurto Hüseyin paşa (1689) : Cezayir beylerbeyi idi. Emrin varmasından evvel bir askerî ihtilâl neticesinde

kaçıb İstanbula geldiğinden vazifeye başlamadan azil ve Tuna filosuna kumandan nasbedildi.

86 — Mısırlı oğlu İbrahim paşa (İkinci defa) 1689: Venedikliler tarafından muhasara edilen Mora kalelerine yardım etti. Sonra Anadolu beylerbeyi nasbedildi.

87 — Yusuf paşa (1692): Venediklilerin Sakız adasını istilâsına mâni olamadığından azledildi.

88 — Amca zade Hüseyin paşa (1694): Sakızın istirdadı için serasker nasbedilen Mısırlı oğlu İbrahim paşa ile beraber bulundu.

89 — Mezemurto Hüseyin paşa (1695): Sakızın geri alınması için yapılan muharebede kalyon filosunu iyi idare ederek Venedik donanmasını mağlûb etmesinden dolayı derya kaptanı nasbedildi. Yedi sene devam eden kaptanlığı esnasında sekiz büyük deniz muharebesi kazandı ve kalyon filosunun 40 gemiye yükselmesi için hükümdarın müsaadesile bir kadro yaptı ve donanmaya tecrübeli ve muktedir amirallar, zabitler ve mürettebat yetiştirmek için bir kanun yaptı. Kaptanpaşalarımızın en kudretlilerindendir.

90 — Abdülfettah paşa (1701): Denizcilikten yetişmiş muktedir bir amiraldı. Bir sene sonra öldü.

91 — Aşcı Mehmed paşa (1702): Denizcilikten yetişmiş muktedir bir amiraldı. Azak boğazındaki yeni kalenin inşasına nezaret etti.

92 — Küçük Osman paşa (1704): Raka valiliğinden kaptan oldu. Karadenizde fırtınaya yakalanıb dokuz çektiri zayi olduğundan azledildi.

93 — Baltacı Mehmed paşa (1704): 15 - II. Teşrinde mirahurluktan kaptan oldu ve beş ay sonra hile ile Kalaylı Koz Ahmed paşanın yerine sadrıazam oldu.

94 — Frenk Abdürrahman paşa (1704): Karadenize çıktı Yenikaleyi ikmal etti dönüşte tersanede çıkan yangından dolayı idam edildi.

95 — Veli paşa (1705): Kapıcılar kethüdalığından kaptan oldu. Bir sene sonra kubbe vezirliğine geçti.

96 — Kethüda İbrahim paşa (1707): Çorlulu Ali paşanın kethüdası idi. Zamanında tersanedeki Cami altı ve civarındaki çeşme ile bir mükemmel dökümhane yapıldı.

97 — Mehmed paşa (1710): Köse Ali paşanın oğlu olub tersane kethüdalığından kaptan oldu. Deli Petro ile yapılan Pirot muharebesi esnasında donanma ile Azak kalesini geri almağa memur olmuştu.

98 — Ahmed paşa (1711): Bostancıbaşılıktan gelmiştir. Bir sene sonra azledildi.

99 — Canım hoca Mehmed paşa (1712): Küçüktenberi denizcilikte yetişmiş muktedir bir amiraldır. Bir sene sonra Trabulusgarb beylerbeyi nasbedildi.

100 — Orsa boca İbrahim paşa (1713): Ticaret gemilerinde yetişmiş ve üçüncü Ahmede gençliğinde intisab ederek itimadını kazanmıştı: İki ay sonra sadrıazam nasbedildise de bir intirika yüzünden idam edildi.

101 — Abaza Süleyman paşa (1713): Sadrıazam iken azil ile kaptanlık verildi.

102 — Hoca Süleyman paşa (1713): Hesab memurluğundan yetiştiği için hoca lâkabile meşhurdur. İki ay sonra azledildi.

103 — Canım hoca Mehmed paşa (İkinci defa) 1714: Venedikle harb açıldığından bu değerli amiral iş başına getirildi. Mora kıt'asile, Girid adasındaki Suda ve İspirlonga gibi son Venedik kalelerinin zaptında güzel hizmetler gördü. Korfo muhasarasında ordunun geri çekilmesi üzerine azil ve hapsedildi.

104 — Kethüda İbrahim paşa (1717): Venediklileri İmroz muharebesinde mağlûb etti ise de İstanbula dönüşünde iki kalyonun Kumkapı ile Yenikapı arasında karaya düşmesi ve tersanede yangın çıkması üzerine azledildi.

105 — Hoca Süleyman paşa (1718): İkinci defa : Küçük yaştanberi denizcilikle meşgul olub İzmirli idi. Venediklileri üç gün muharebesinde mağlûb etti. Kazalara mâni olmak üzere Kızkulesine fener koydu. Pasarofça muahedesi yapılıncıya kadar Morayı muhafaza etti. Akdenizde bulunduğu esnada vefat ederek Sakıza defnedildi. Cezayirden yetişmiştir.

106 — Kaymak Mustafa paşa (1720): Kâtiplikten yetişerek tevkii olmuştur. Sadrıazam Nevşehirli İbrahim paşanın damadı olduğu için kaptan nasbedildi ise de denize çıkmıyarak vekil yolladı. 1730 Patrona ihtilâlinde Nevşehirli ile birlikte katledildi.

107 — Abdi paşa (1730): Patrona ihtilâli üzerine üçüncü Ahmed tarafından kaptan nasbedilerek tersane mürettebatının yardımı kazanılmak istendi ise de asiler, tersaneye de hâkim oldular. Bir kaç gün sonra azledildi.

108 — Damad hafız Ahmed paşa (1730): Birinci Mahmud hükümdar olunca asilerin iltimasile Abdi paşayı azlederek deniz işlerine yabancı olan bu zatı kaptan yaptı. İki ay on gün sonra (21 - II. Teşrin - 1730) da azledildi.

109 — Canım hoca Mehmed paşa (1729): Korfo seferinden dönüşte azil ve hapis ve malları müsadere edilerek Kandiyeye sürgün edilmiş, sonra oradan kaçarak Cezayire sığınmıştır. Nevşehirlinin ve üçüncü Ahmedin iktidar mevkiinden düşmesi üzerine İstanbula geldi. Tersane işlerini kuvvetli bir ele vermek ihtiyacını duyan birinci Mahmud tarafından kaptan yapıldı ve patrona ile arkadaşlarının imhasında büyük bir rol oynadı. Bir sene sonra azil ile Resmo sancağına memur oldu.

110 — Abdi paşa (1731): Resmo sancağından getirildi ve birbuçuk sene sonra öldü. Kasımpaşada defnedilmiştir.

111 — Şahin Mehmed paşa (1732): İki ay sonra değiştirildi.

112 — Murabıt Süleyman paşa (1732): liman reisi iken kaptan nasbedildi.

113 — Canım hoca Mehmed paşa (1733): Dördüncü defa olarak kaptan nasbedildi. Gerek Akdeniz korsanlarına karşı; gerekse Rusya ile zuhûr eden (1736) harbinde muvaffakıyetli hizmetler gördü ise de padişahtan izin gelmeden Kırım kıyılarından geri dönerek Ereğli limanına gelmesi üzerine azil ile Konyaya sürgün edildi.

114 — Lâz Ali paşa (1737): Kapudanei hümayun olarak Akdenizde bulunmakta iken İstanbula çağırılarak kaptan nasbedildi ise de bir kaç ay sonra hastalanarak öldü.

115 — Mürabıt Süleyman paşa (1737): Azak denizinde Ruslara karşı (Lori burun) ve (Yeni Çesk) muharebelerini kazanarak düşmanı Kırımdan kovdu ve (Özi) kalesinin geri alınmasında hizmeti görüldü.

116 — Elçi Mustafa paşa (1740): Üç sene sonra Hanya muhafızı oldu.

117 — Yahya paşa (1743): Mısır valiliğinden kaptan olduğu gibi; vazifeye başlamadan Belgrad muhafızlığına gönderildi.

118 — Pir Mustafa paşa (1743): Vazifeye başlamadan Rumeli beylerbeyi nasbedildi.

119 — Damad Ahmed paşa (1743): Topal Osman paşanın oğlu olub bir sene kaptanlıkta bulundu.

120 — Mustafa paşa (1744): Zamanında Fatih bahri kalyonu denize indirildi.

121 — Soğan yemez Mahmud paşa (1746): Soğan yiyen askerleri gemiye almadığı bahanesile azledildi. Kapıcı başılıktan gelmiştir.

122 — Şehsuvar zade Mehmed paşa (1747): Malta korsanlarile muvaffakıyetli muharebeler yaptı.

123 — Bekir paşa (1750): Bir kaç ay sonra azledildi.

124 — Durak Mehmed paşa (1750): Karaman valiliğinden geldi. Malta korsanlarile musademeler oldu.

125 — Melek Mehmed paşa (1752): Nuveydi futuh kalyonu yapıldı.

126 — Kara bağlı Süleyman paşa (1755): Ahırkapı feneri ve (Vefkıdevlet) kalyonu yapıldı. Malta korsanlarile musademeler oldu.

127 — Ali paşa (1755): Çorlulu Ali paşanın torunudur. Sadrıazam Rağıb paşa ile arası açıldığından azledildi.

128 — Kara bağlı Süleyman paşa (1757): İkinci defa kaptan oldu. (Hasan bahri) kalyonu zamanında yapıldı.

129 — Abdülkerim paşa (1759): Kaputanei hümayun iken kaptanı derya nasbedildi. İstanköyde cuma namazı için karaya çıktığı zaman Malta esirleri isyan ile kaptanei kalyonunu zapt ve Maltaya firarlarından dolayı tekâmül ettiği bahane edilerek katledildi.

130 — Emir ahur Mustafa paşa (1760): Derya ile ülfeti olmadığından azledildi.

131 — Hasan paşa (1761): Yeniçeri ocağından yetişmiş bir vezirdi. Bir sene sonra azledilerek Belgırad muhafızlığına tayin edilmiş ve orada vefat etmiştir.

132 — Kethüda Mehmed paşa (1762): Mısır valiliğine tayin edildi.

133 — Küçük Mustafa paşa (1762): Yedi ay kaptanlıkta kaldı. Sinek lâkabile şöhret kazanmıştır. Vefatına (Matüzzubap) tarih düşürülmüştür.

134 — Kara bağlı Süleyman paşa (1763): Üçüncü defa kaptan oldu ise de ihtiyarlığı bahane edilerek azil ve Rados beyi nasbedildi.

135 — Ağa Mehmed paşa (1764): Padişahın damadı olub Yeniçeri ağalığından gelmişti.

136 — Ağa Hüseyin Hüsnü paşa (1765): Yeniçeri ağalığından gelmiştir. Azledildikten bir müddet sonra Kandiye valisi iken vefat etmiştir.

137 — Tosun Mehmet paşa (1766): Akdenizden avdetinde bir gemide yangın zuhûrile limandaki dört gemiyi ve tersane kasrını yaktığından azledildi.

138 — Süleyman paşa oğlu Melek Mehmed paşa (1767): İkinci defa olarak kaptan oldu. Meskenigazi, Nasrucenk, Fethu zafer kalyonları yapıldı.

139 — Ağrıbozlu Osman paşa zade İbrahim paşa (1769): Rusya ile başlıyan harb üzerine Karadenize sefer etti. Kendisi ve babası derya beylerindendir.

140 — Hüsamettin paşa (1770) : 26 - Nisan - 1770 te kaptan nasbile hemen Akdenizdeki rus filosu üzerine gönderildi. Mürettebatı ve levazımı çok noksan olan bu donanma ile muharebeden kaçınmak istedi ise de bundan istifade eden ruslar donanmamızı Çeşme limanında yaktılar. Hüsamettin paşa kederinden hastalanarak öldü.

141 — Cafer paşa (1770): Çeşme felâketine sebeb olanlardan biri olub üç ay sonra azledildi. Bu muharebede Riyale idi. Rados adası muhafızlığında bulunduğu esnada vefat etmiştir.

142 — Cezayirli Hasan paşa (1770): Çeşme muharebesinde ruslarla cesurane çarpışarak yaralanmış ve Limni adasını ruslardan kurtarmıştır. Bir sene boğaz muhafızlığını da yaptı. Ve Rumeli beylerbeyi nasbedilerek Tuna cephesine memur oldu.

143 — Mehmed paşa (1773): Ağribozlu İbrahim paşanın oğludur.

144 — Cezayirli Hasan paşa (1774): İkinci defa; Kaynarca muahedesinden sonra tekrar kaptan oldu ve bu vazifede 15 sene kaldı. Yeni bir donanma yaptı. Bahriye mektebini açtı. Efradı cedide kışlasını yaptı. Rusya ile açılan harpte donanmaya kumanda etti. Üçüncü Selimin cülûsunda İsmail seraskeri ve bir müddet sonra sadrıazam oldise de (Şumnu) da öldü.

145 — Giritli Hüseyin paşa (1788): Donanma ile Karadenize çıktı ise de ruslarla yapılan muharebede mağlûb oldu. Azlile Hanya muhafazasına ve bir müddet sonra Cidde valiliğine memur oldu ve orada vefat etti.

146 — Küçük Hüseyin paşa (1791): Üçüncü Selimin süt kardeşi olub oniki sene kaptanlıkta kaldı. Bazı nizamlar, kanunlar yaparak donanmanın ıslâhına çalıştı. Napolyonun Mısırı istilâsında fransızları çıkarmak hususunda kıymetli hizmetleri görüldü. Eyüpte metfundur.

Üçüncü cild

147 — Mehmed Abdülkadir paşa (1803): Sofyada nalband Halil ağanın oğlu olub tersaneye nefer olarak yazılıb 54 sene hizmet edib sırasile yükselerek kaputane olmuş ve Korfonun fransızlardan alınmasında ve Mısırın geri alınmasında kıymetli hizmetleri görülmüştür. (1809) da İsmail paşanın Akâ muhasarasında tuttuğu yol beğenilmiyerek azlile Bursaya sürgün edildi. Bir müddet sonra afedilerek Girid valisi oldu. Beş sene sonra ihtiyarlığını bahane ederek tekaütlüğünü istedi. Ve doksan yaşında iken Bursada vefat etti.

148 — Bostancı başı hafız İsmail paşa (1804): Ertesi sene azledildi.

149 — Bostancı başı hacı Mehmed paşa (1805): Sekiz ay sonra kaptanlıktan azledildi.

150 — Hacı Salih paşa (1805): Zafranbolulu olub ertesi sene ingiliz donanmasının Çanakkale boğazından girmesi üzerine azledildi.

151 — Seyid Ali paşa (1806): Aslen Anadolu ahalisinden olub Cezayirde hizmet etmişti. Dördüncü Mustafanın zamanında ruslarla Bozca ada deniz muharebesini yaptı.

152 — Seyid Abdullâh Ramiz paşa (1808 1223) : Kırım kazaskeri Seyid Feyzullâh beyin oğlu olub mühendishane mektebinin ıslâhında hizmet etmişti. Üçüncü Selimin hal'ında kaçarak Rusyaya sığındı. Sonra afedilerek getirildi ise de yeniçeri taraftarları ölümüne sebeb oldular.

153 — Seyid Ali paşa (1808): İngiliz filosunun İstanbul önlerine gelmesi üzerine ikinci defa kaptan oldu ve 1809 da azledildi.

154 — Çarhacı Ali paşa (1809): Mısır kölemenlerinden Elifi beyin azatlısıdır. Ertesi sene azledildi.

155 — Hafız Ali paşa (1810): Bir sene sonra ayrıldı.

156 — Kara Mehmed paşa (1811): Küçük Hüseyin paşanın kethüdalarındandır. Kısa bir zaman sonra öldü.

157 — Mehmed Hüsrev paşa (1811): Küçük Hüseyin paşanın kethüdalarındandır.

158 — İçelli Ahmed paşa (1816): Kendi arzusile istifa ederek Hüdavendigâr valiliğine nakledildi.

159 — Pomak Hüseyin paşa (1817) : Dimetokalı olub inşa olunan süfeni harbiyeye kendi aklınca istihkâm inşasına kalkması azline sebeb olmuştur.

160 — Deli Abdullah paşa (1818/1234 H.): 37 ay kaptanlıkta bulundu. Bir defa da sadrıazamı olmuştur.

161 — Nasuh zade Ali paşa (1821): Kaptanei hümayun iken kaptan olmuştur. 1821 Sakız vak'asında şehid olmuştur.

162 — Topçu başı kara Mehmed paşa : Antakya ahalisinden Nasırı tayfasındandır. 1821 de kaptan nasbedilerek Moraya memur oldu ise de gidemediğinden azledildi.

163 — Mehmed Hüsrev paşa (1821): İkinci defa olarak kaptan olarak 1826 ya kadar bulundu Yunan istiklâl harbinde donanmayı idare ederek İpsara basgını, Sisam muharebesi, Misolonki muhasarası yapıldı. Sonradan sadrıazam dahi olmuştur. Eyüpte metfundur. Orada kütüphanesi de vardır.

164 — Mehmed İzzet paşa (Darendeli) 1826 dan 1828 e kadar kaptanlıkta bulundu. İki defa sadrıazam olmuştur. 1854 te vefat etti. Varna müdafaasında hizmeti görüldü.

165 — Papuççu Ahmed paşa (1828): Rizeli olub tersaneye neferlikle girerek sırasile rütbesi yükselerek kaptan olmuştur. Rus harbinde donanma ile Karadenize sefer etmiş avdetinde vefat etmiştir.

166 — Mehmed Halil Rufat paşa (1829): Gürcüdür. Dört defa kaptan olmuştur. Damattır. 1855 te ölmüştür.

167 — Çengel oğlu Tahir paşa: Cezayirli olub tersane hizmetine girerek sırasile rütbesi yükseldi ve 1831 de kaptan olmuştur. Navarin muharebesinde bulunmuştur. (1 - Şaban - 1253) yani 1837 de azledildi.

168 — Firari Ahmed Fevzi paşa (1837/1253) Çengel köyünde kayıkçı iken ikinci Mahmud zamanında yeniçeriliğin ilgası üzerine asker yazılmış ve silâhtar ağaya intisab ederek hassa süvarisi miralaylığına kadar yükseldi ve rus seferi zuhûru üzerine ikinci Mahmud tarafından yaveri harb nasbedilmiş. Ve serkâtibi Mustafa efendinin Tırhalaya tayini üzerine mabeyin müşiri olmuştur. İkinci Mahmud tarafından bir teveccüh eseri olarak (Fevzi) mahlası verilmiş ve (1253 H.) senesinde kaptan nasbedilerek donanma ile (1254 H.) 1838 senesinde Akdenize çıkarak ingiliz filosile birlikte Mısıra karşı harekât icra edilmiştir. Nezib vak'ası zuhûru üzerine ertesi sene Ahmed Fevzi paşa, daha büyük bir donanma ile İstanbuldan hareketle Süriye kıyılarına asker çıkarmağa memur olmuştur. Fakat 18 - Şevval - 1255 - 1839 da ikinci Mahmudun vefatı ve rakibi Hüsrev paşanın sadrıazam olarak donanmayı İstanbula getirmesini emretmesi üzerine Piyale Osman bey ile müzakereden sonra gemi zabitan ve efradına haber vermiyerek doğru İskenderiye limanına giderek 9 kalyon, 11 firkateyn, 1 korvet, 3 brik, 1 valk, 2 ateş gemisi olarak 27 kıt'a gemiden mürekkeb donanmayı Mehmed Ali paşaya teslim etmiştir. 1842 de Kahirede ölmüştür.

169 — Damad Mehmed Said paşa (1839) da kaptan oldu. (6 - Sefer - 1257-1841) de azledildi.

170 — Çengel oğlu Tahir paşa (1859): İkinci defa kaptan oldu. (9 - Muharrem - 1259) yani 1843 te azledildi.

171 — Mehmed Halil Rıfat paşa (1843): İkinci defa kaptan oldu. Ertesi sene azledildi.

172 — Damad Mehmed Ali paşa (1844): Hemşinli olub damad olduğu cihetle yedi defa kaptanlığa geçmiştir.

173 — Mehmed Halil Rıfat paşa (1847): Üçüncü defa kaptan oldu.

174 — Damad Mehmed Ali paşa (1847): İkinci defa kaptan oldu.

175 — Süleyman Refet paşa (1848): Neyri Şevket kapağının tersane önünde demirli iken kaza ile yanması üzerine azledildi.

176 — Damad Mehmed Ali paşa (1850): Üçüncü defa kaptan oldu.

177 — Topçu başı zade Mahmud paşa (1851) Mehmed Ali paşanın adamıdır. Sinob vak'ası azline sebeb oldu.

178 — Hasan Rıza paşa (1853): Bu zat dokuz kere serasker olmuştur ve 1877 de ölmüştür.

179 — Mehmed Emin paşa (1853): Ertesi sene azledildi. Dört defa sadrıazam olmuştur.

180 — Mehmed Halil Rıfat paşa (1854): Dördüncü defa kaptan oldu.

181 — Kıbrıslı Mehmed Emin paşa (1858): İkinci defa kaptan oldu.

182 — Mehmed Ali paşa (1858): Beşinci defa kaptan oldu.

183 - Mustafa paşa (   ): Bahriye meclisi reisi olub bahriye nezareti teşkil olundukta vekâleten bu vazifeyi onüç gün görmüştür.

184 — Ateş Mehmed paşa (   ): Trabzonlu olub bahriye mesleğinden yetişmiştir.

185 — Besim paşa (1864): İstanbullu olub bahriye mektebinden yetişmiştir. Abdülazizin itimadını kazanmıştır. Bir sene sonra ayrıldı.

186 — Halil paşa (1865): Tophane nazırı olub tersane işlerine ilâve olarak gördü. Evinin duvarını tamir ettirirken yıkılarak ölümüne sebeb oldu.

187 — Damad Mehmed Ali paşa (1865): Yedinci defa olarak kaptan oldu ve 1866 da azledildi.

Bahriye nazırları

$\frac{1092}{1681}$ H. de kalyonlar filosu teşkil edildiği zaman baş muhasebeci Mustafa efendi şıkkı salis defterdarlığı rütbesile kalyonlar defterdarı olmuştu. Daha sonra bu hizmet tersane eminliğine tahvil edilmişti. Üçüncü Selim zamanında donanma takviye edilirken ($\frac{1219}{1804}$) de tersane eminliğine Paris elçiliğinden gelmiş olan Seyyid Ali efendi tayin edildiği zaman « Şıkkı salis ve tersanei âmire defterdarı ile umuru bahriye nezareti » unvanı verilmişti. Tersane kethüdasından imtiyazını mucib ve kaptan paşalara dahi müsavat mahzuru bertaraf edilmek üzere dümensiz yedi çifteye suvar olacaktı. İngiliz donanmasının İstanbula gelmesi üzerine tersane umurunda tekâsül ettiği bahane edilerek azlile umuru bahriye nazırlığına hacı İbrahim efendi geçmiş ve bu zat ta üçüncü Selimin hal'inde katledilmiş ve bu memuriyet lâğvedilerek Mustafa Reşid efendi tersane emini nasbedilmişti.

$\frac{1866 \text{ M.}}{1883 \text{ A.}}$ de bahriye nazırlığı tekrar ihdas edildi. Donanmayı hümayunun sevk ve idaresile meşgul olmak üzere ümerayı bahriyeden mürekkeb bir (Kumanda meclisi) seçildi. Vesim paşa, reis oldu. Kâffei inşaat, mubayaat, maaşat velhâsıl tersanei âmirenin umuru maliyesinin idaresi de (Umuru bahriye nezareti) namile bir nezaret ihdas edilerek hazinei hassa nazırı Hakkı paşaya verildi.

1 — Hakkı paşa (14 - Zilkade - 1284) 1867 de azledildi.

2 — Mahmud Nedim paşa: Bağdad valisi Necib paşanın oğludur. (24 - Cemazielahır - 1588) 1871 de azledildi.

3 — Fosfor Mustafa paşa: Mektebi harbiyeden neş'et etmiş ve o arada muallimlikte bulundu. Türkçeye çevirilen birçok eserleri vardır. (18 - Zılhicce 1288) 1871 de azledildi.

4 - Samih paşa: Hacı Kâmil paşanın oğlu olub mektebi harbiyeden neş'et etmiştir. (21 - Zilhicce - 1288) 1871 de azledilmiştir.

5 — Moralı İbrahim paş: Esasen bahriyelidir. (26 - Cemaziyelevvel - 1289) 1872 de azledildi.

6 — Sakızlı Ahmed Esad paşa: İki defa sadrazam olmuştur (9 - Şaban - 1289) 1871 de bu vazifeden ayrıldı.

7 — Fosfor Mustafa paşa: İkinci defa bahriye nazırı oldu. (5 - Ramazan - 1289) 1872 de ayrıldı.

8 — Mehmed Namık paşa: İstanbullu olub Avrupada tahsil görmüştü. (6 - Zilkade - 1289) 1872 de ayrılmıştır.

9 — Hüseyin Avni paşa: Ordu kumandanlarından olub (18 - Zilhicce - 1289) 1872 de ayrılmıştır.

10 — Hasan Rıza paşa: (İkinci defa): (18 - Rebiülâhır - 1290) da ayrılmıştır.

11 — Kayserli Ahmed paşa: Bahriyeli olub Kırım harbinde Karadeniz filosu kumandanlığında bulunmuştur. (20 - Zilhicce - 1291) 1874 te ayrıldı.

12 — Ahmed Esad paşa: (İkinci defa); (20 - Rebiülâhır - 1292) de ayrıldı.

13 — Rauf paşa: (19 - Şaban - 1292) 1875 te ayrıldı.

14 — Hasan Rıza paşa: (Üçüncü defa); (3 - Ramazan - 1292) 1875 te ayrıldı.

15 — Namık paşa: (İkinci defa); (23 - Şevval - 1292) 1875 te ayrıldı.

16 — Rıza paşa: (Dördüncü defa); (16 - Zilhicce - 1293) 1876 da ayrıldı.

17 — Lofçeli Devriş paşa: (25 - Rebiülevvel - 1293) te Batum ordusu kumandanı oldu.

18 — Abdülkerim Nadir paşa: Çırbanlı olub Sırp harbinde serdarı ekrem unvanile ordu kumandanlığı etmiştir. (11 - Rebiülâhır - 1293) 1876 da ayrıldı.

19 — Kayserli Ahmed paşa: (7 - Cemaziyelevvel - 1293) 1876 da Abdülâzizin hal'inde mühim bir rol oynadı. Ve beşinci Muradın zamanında (11 - Cemaziyelevvel - 1293) te bahriye nezareti yerine kaptan paşalık makamı tesis edildi. Ve ikinci Abdülhamidin cülusundan sonra (15 - Zilhicce - 1293) ve Tuna valisi oldu. Ve harbin sonunda İstanbula geldi. Bir iki gün sonra vefat etti.

20 — Rauf paşa: İkinci defa kaptan paşalık yerine bahriye nezareti yapıldı. (20 - Zilhicce - 1294) 1877 de ayrıldı.

21 — Ferik Said paşa: Mabeyin müşürü olub kısa bir müddet kaldı.

22 - Moralı İbrahim paşa: İkinci defa nazır oldu. 1294 (1877).

23 — Besim paşa: Üçüncü defa nazır oldu. 1294 (1877).

24 — Rasim paşa: 1294 (1877 H.) de nazır oldu.

25 — Bozçaadalı Hasan Hüsnü paşa: 1293 Rus harbinde Karadeniz filosu kumandanlığında bulundu. (10 - Sefer - 1298) 1880 de nazır oldu.

26 — Ahmed Ratib paşa: (20 - Muharrem - 1300) 1882 de nazır oldu. 2 gün sonra azledildi.

27 — Bozçaadalı Hasan Hüsnü paşa: (22 - Muharrem - 1300) 1882 de tekrar nazır oldu. Ve kaptanlık unvanı verildi. Ölümüne kadar bu vazifede kaldı.

28 - Celâl bey: Maarif nazırlığından getirildi 1319 H.).

Hasan Rami paşa: (27 - I. Kânun - 1904) te Karadenizde Potemkin Rus zırhlısı mürettebatının isyanı üzerine bahriye nazırlığına getirildi. (14 - I. Kânun - 1322) meşrutiyetin ilânında azledildi.

30 — Arif Hikmet paşa: (27 - Temmuz - 1906) da nazır oldu.

31 — Hüseyin Hüsnü paşa: Bahriye mektebi nazırı olub (28 - II. Kânun - 1907) de nazır oldu üç gün sonra ayrıldı. (Kâmil paşa kabinesi)

32 — Topçu feriki Rıza paşa: (1 - Şubat - 1907) de nazır oldu.

33 — Mirliva Emin paşa: (31 - Mart - 1907) de nazır vekili oldu. Yirmi iki gün sonra ayrıldı. (Bahriye levazım dairesi reisi idi.)

34 — 12 inci fırka kumandanı Emin paşa: 22 - Nisanda nazır oldu. Onüç gün kaldı.

35 — Arif hikmet paşa: $\frac{\text{5 - Mayıs - 1907}}{\text{22 - Nisan - 1325}}$ de nazır oldu.

Sekiz ay sekiz gün sonra ayrıldı.

36 — Ferik Halil paşa : Bahriyelidir. 12 - II. Kânun - 1908 / 30 - I. Kânun - 1325 te nazır oldu. İstifa etti. Erkânıharb reisi Mustafa bey ile bir münakaşadan sonra istifa etti.

37 — Sadırazam Hakkı paşa : Bahriye nazır vekili oldu. (20 - Mart - 1326)

38 — Erkanıharb Mahmud Muhtar paşa : 1 - II. Teşrin- 1326 da İzmir valiliğinden naklen geldi. İbrahim Hakkı paşa kabinesi.

39 — Erkânıharb Salih paşa : 31 - Mayıs - 1326 ilâ 11 - I. Teşrin - 1326

40 — Erkânıharb Mahmud Muhtar paşa : İkinci defa 12 - Mayıs - 1327 - Balkan harbi esnasında.

41 — Topçu ferikı Hurşid paşa : 1 - I. Teşrin - 1327

42 — Çürüksulu Mahmud paşa : 1 - Temmuz - 1329

43 — Erkânıharb Cemal paşa : 21 - Şubat - 1329 : Said Halim ve Talât paşa kabineleri (Kendisi Suriye Valiliği ve kumandanlığına gittiğinde harbiye nazırı Enver paşa vekâlet ederdi).

44 — Bahriye miralayı Rauf bey : 14 - II. Teşrin - 1334 (İzzet paşa kabinesi.)

45 — Topçu Ali Rıza paşa : Üçüncü defa (23 - I. Kânun- 1334) Tevfik paşa kabinesi.

46 — Şakir paşa : 23 - Mart - 1335. Ferid paşa kabinesi.

47 — Ahmed Avni paşa : 12 - Nisan - 1335 Ferid paşa kabinesi. Dört ay sonra kabinenin istifasile çekildi.

48 — Erkânıharb Salih Hulûsi paşa : 18 - Eylûl - 1335 (tekrar).

49 — Erkânıharb ferikı Esad paşa (Yanyalı) : 15 - Mart - 1336 (5 - Nisan - 336).

50 — Ferik Kara Mehmed Said paşa : Harbiye nazırı olub bahriye nazırlığını da vekâleten idare etti. (5 - Nisan - 336)- (1 - Ağustos - 336) asaleten bahriye nazırı oldu.

51 — Ferik Hamdi paşa : 1 - Ağustos - 336 vekâleten ve 9 - Ağustos - 336 asaleten bahriye nazırı oldu. 22 - I. Teşrin - 336 da çekildi.

52 — Erkânıharb müşür Salih paşa : 2 - I. Teşrin - 336 dan 23 - Nisan - 337 ye kadar bahriye nazırlığında bulundu.

53 — Harbiye nazırı Ziya paşa (vekâleten bahriye nazırı) 23 - Nisan - 337 den 1 - Ağustos - 337 ye kadar ve bu tarih - ten itibaren bahriye nezareti Millî Müdafaa Vekâletine intikal etti.

Millî Müdafaa Vekilleri

1 — Erkânıharb Fevzi paşa

Bu tarihten sonra bahriye vekâleti M. M. V. ne intikal etmiştir.

54 — Erkânıharb müşür Fevzi paşa hazretleri : 3 - Mayıs- 336 dan 16 - Mayıs - 337 ye kadar.

55 — Erkânıharb müşür Fevzi paşa hazretleri : (19 - Mayıs - 337 den 5 - Ağustos - 337) ye kadar.

56 — Refet paşa : 5 - Ağustos - 337 den 10 - II. Kânun - 338 e kadar.

57 — Kâzım paşa : 14 - II. Kânun - 338 den 6 - Mart - 340 a kadar.

58 — Fethi bey : 6 - Mart - 340 tan 31 - I. Kânun - 340 a kadar.

59 — Bahriye vekâleti ihdas edilerek 31 - I. Kânun - 340 ta İhsan bey bahriye vekili olmuştur. 2 - II. Teşrin - 927 de bahriye vekâleti lâğvedilerek umur M. M. V. ne inkılâb etmiştir.

60 — Abdülhalık bey : 2 - II. Teşrin - 927 den 16 - II. Teşrin - 930 a kadar.

61 — Zekâi bey : 16 - II. Teşrin - 930 dan 8 - I. Kânun-934.

« Marinerundschau » un İlkteşrin 1934 nüshasından :

Yazan:
Alman Dz. Kd. Yzb.
Shange

Çeviren:
İktısad vekaleti Dz. Fen müşaviri
Behçet Cemal

Deniz silâhlarının azaltılması meselesinin tarihi

Deniz silâhlarının azaltılması meselesi Amerika birleşik cumhuriyetler parlâmentosunun 1916 da henüz bitaraflığını bozmamışken kabul ettiği ve amerikan donanmasını geniş mikyasta büyültmeği ve « Second to none - Hiç kimseden aşağı olmıyan » bir kuvvet haline getirilmesini gözeten donanma yapı plânlarile başlar. Bu kararın amacı: Birleşik cumhuriyetler bitaraflık haklarının İngiltere gibi en büyük bir deniz kuvvetine bile çiğnetmiyecek bir donanma kurumu idi. Harb esnasında deniz ticaretile uğraşan bitarafların hakları, bu gün « Denizlerin serbesliği » sözü içine giren her şeydir.

1916 donanma yapı plânlarının konuşulması esnasında parlâmentoda birleşik cumhuriyetler hürriyetinin ancak, denizler hürriyetinin hiç kimsenin yumruğu altında kalamadığı zaman tam olarak korunulmuş sayılabileceği sözü sarf edilmişti : Miralay House 1919 Temmuzunda reisicumhur Vilsona yazdığı bir mektupta derki :

« Harbe girmemize en mühim sebeb, denizlerin serbestisi içindi ve bu mesele bugün Almanyanın inkırazından evvelki kadar müphem kalmıştır. » Deniz bakanı yardımcısı Henry L. Roosvelt ise, Nisan 1934 te yazdığı bir yazıda: « Başka milletler savaşırken deniz yollarını açık bulundurmak zaruridir. Savaşanların bitaraflık haklarımıza saygı göstermeleri gerekir » demiştir. Fakat amerikalılara göre bitaraflık hakları içinde

kendileri bitarafken başka milletlerin koyduğu ablukaya aldırış etmemek te vardı.

Bunun içindir ki deniz silâhlarının azaltılması tarihini ingiliz-amerikan deniz rekabeti ve dolayısile denizler hürriyeti savaşının tarihi olarak göstermek doğrudur.

Bu hakikat 1919 sulh konferansı esnasında Amerikanın Milletler cemiyetine gireceği daha muhakkakken, Amerikan amirallarından Bensonun Wilsona verdiği mahrem bir raporda daha açık gösteriliyor :

« Milletler cemiyeti, en kuvvetli azasını korkutacak kuvvette olmalıdır. Karmakarışık sancaklı gemilerden müteşekkil hiç bir beynelmilel donanma, ingiliz donanması karşısına çıkamaz. Binaenaleyh cihan üzerinde ayni kuvvette ikinci bir donanmamanın olması şarttır. Almanya bu gün ortadan kalkmıştır. İleride İngilterenin tek rakibi amerikan donanmasıdır. Amerikan menfaatleri ve cihan sulhunun korunmasını emreden yeni vazife, İngilterenin başka milletlere hakaret edememesini ve cihan ticareti, ticaret filoları, mahrukat kaynakları, kablo ve telsiz istasiyonlarını inhisarı altına alamamasını temin edebilecek bir deniz kudretini istiyor. [1]

Sulh imzasından sonra 1916 nın hızı azaldı. İngiltereye yetişinciye kadar tatbikı lâzımgelen donanma yapı plânı ağır mali yükleri mucib oluyordu.

Savaş gemileri, (Hat gemisi), Panama kanalı bakımından birleşik cumhuriyetler hükûmetini korkutacak kadar büyüyordu. Büyük Okyanusta, Japonyayı cihan savaşında kolayca ele geçirdiği üstünlükten düşürmek gerekti. Amerika bu bakımdan İngiltere ile birlikti.

Washington antlaşması:

1921/ 22 senelerinde Washingtonda, Amerikanın çağırmasile İngiltere, birleşik cumhuriyetler, Japonya, Fransa ve İtalya murahhasları toplandılar. Toplantının maksadı deniz silâhlarının azaltılması ve Büyük Okyanustaki kavga sebeplerinin ortadan kaldırılması idi. Her iki bakımdan da birleşik cumhuriyetlerin

[1] Woodraw Wilson and the World Settlement C: 3

harpte müttefiklerin kurtarıcısı ve sulhte alacaklısı olmaktan doğan yüksek itibarı ve yorgun ve dinlenmiye muhtaç İngilterenin inandırılabilmesi sayesinde anlaşma hâsıl oldu.

Birleşik cumhuriyetler İngiltere, Japonya ve Fransa arasındaki dörtler antlaşması Japonyanın Çindeki üstünlüğünü elinden almış, dokuzlar antlaşması « Açık kapı » ve diğer bazı Çin meselelerini hallederek Japonyayı cihan savaşı esnasında Uzakşarkta kazandığı ekonomik üstünlükten mahrum etmiştir. Donanma antlaşması Amerikaya, İngiltere ile aradığı beraberliği ve Büyük Okyanusta Japonyanın askerî imkânları ve deniz kuvvetini tahdid ve azaltması suretile Japonyaya karşı vaziyetini tahkim etmiştir.

6.2. 1922 tarihli Washington antlaşması muhtelif gemi sınıflarını cesamet ve top bakımından (Qualitatif tahdid) ve bazılarını ise miktar bakımından (Quantitatif tahdid) kısmak suretile azaltmıştır.

Mukavelenin ana hatları aşağıdaki gibidir. (i sayılı tabloya bakınız)

1 — Gemi sınıflarının evsaf bakımından tahdidi (Qualitatif tahdid):

Muharebe gemileri	En çok maimahreç Ton	En büyük top s/m
Muharebe gemileri (Capital Ships döğüş gemileri ve kruvazörleri)	35000	40.6
Tayyare gemileri	27000	20.3
Kruvazörler	10000	20.3
Muhripler, Denizaltı gemileri	tahdid edilmemiştir.	

Muharebe gemileri maimahrecinin 35000 ton olarak tahdidine sebeb, bu büyüklüğün Panama kanalına uygun bulunmaması ve en büyük topun 40.6 s/m olarak tesbitine sebeb de bu topların her üç devletçe denenmiş ve kullanılmakta bulunmuş olmasıdır.

Yapılmakta olan 44.200 tonluk « Lexington » sınfı Amerikan kruvazörleri bu yüzden tahdide uğramakta idi. [1] Kruvazörlerin maimahrec ve toplarının bu derece yüksek olarak tesbitine sebeb, İngilterenin 10.000 tonluk ve 19 s/m lik toplarla mücehhez 5 tane en yeni « Hawkins » sınıfı gemilerini, kruvazör sınıfına sokmak istemesidir. Yoksa, bu gemilerin bozulması lâzım gelecekti, çünkü bu gemiler hiç bir zaman döğüş gemileri tonajına katılamazdı.

O zamana uygun gözüken bu nokta, sonraları İngiltere için çok zararlı olmuştur. 20.3 s/m lik toplar Amerikanın Huron sınıfı gemileri yüzünden kabul edilmiştir. Antlaşma, muhrib ve denizaltı gemileri bakımından hüküm koymuştur.

Fransa, denizaltı gemilerini kaldırmak istiyen İngiltereye karşı geldiği için, İngiltere denizaltı gemileri tamamen yasak edilmedikçe, bunlara karşı çıkabilecek gemilerin, bilhassa muhriplerin serbestçe yapılması hakkının tanınmasını istemiştir.

2 — Deniz kuvvetlerinin birbirine nisbeti aşağıdaki gibi olacaktır.

İngiltere	Birleşik cumhuriyetler	Japonya	Fransa	İtalya
5	5	3	1.75	1.75

Bu nisbetler, döğüş ve tayyare ana gemileri mecmu tonajına aşağıdaki gibi tatbik olunacaktır:

	İngiltere	B. C.	Japonya	Fransa	İtalya
Döğüş gemileri	525.000	525.000	315.000	175.000	175.000
Tayyare ana gemileri	135.000	135.000	81.000	60.000	61.000

Döğüş gemilerinin mecmu tonajı 1934 te tamam olacaktır, (İngiltere lehine)

Kruvazör, muhrib ve denizaltı gemilerinin tonajı hususunda hiç bir kayid konmamıştır. Antlaşmanın bu ikinci mühim noktası Fransanın ısrarından doğmuştur. Fransa, İngilterenin de-

[1] Versailles antlaşması mucibince Almanya 10000 tonluk ve 28 s/m toplu döğüş gemisi, 6000 tonluk ve 15 s/m toplu kruvazör ve 800 tonluk ve 10.3 s/m toplu muhrib yapabilecektir.

nizaltı gemilerini menetmeğe giden teklifini reddettikten sonra bilhassa denizaltı gemilerinin umumi tonajını tahdid etmemek hususunda çok ısrar ediyordu. Fransanın bu ısrarı İngiltereyi (Pek te gayrı memnun bırakmamakla beraber) denizaltı gemilerine karşı kullanılacak kruvazör ve bilhassa muhrib tonajının tahdidine itiraz etmeğe mecbur bıraktı. Bundan dolayıdır ki, bu hususta anlaşılmadı. Bundan başka, vaziyetin böyle kalması, İngiltereye, hiç olmazsa kruvazör bakımından birleşik cumhuriyetler üzerindeki eski üstünlüğünü bırakmıştır.

Bu nisbetlerin kabul edilmesi Birleşik cumhuriyetlere İngiltere ile 1916 dan beri arzuladığı beraberliği temin ve İngiltereyi ise, asırlardan beri cihanın en kuvvetli deniz kudreti olmak sayesinde işgal ettiği mevkii ve (ikiye bir) prensibini bırakmağa mecbur ediyordu. Birleşik cumhuriyetler beraberliğini kabul etmesi hususu, İngiltereye verilen bazı yapı hakları, beraberliğin 1934 te temin edilmesi ciheti, ingiliz üssübahri şebekesi, ticaret filosu (Yardımcı kruvazörler) ile donanma personalının yüksek kifayeti karşısında biraz hafifliyordu. Bundan başka İngiltere hiç olmazsa kruvazör ve muhrib bakımından Birleşik cumhuriyetler üzerindeki eski hakimiyetini idame edebilmek imkânına malikti. Her taraftan kuşatılan Japonya 5:3 nisbetini ister istemez kabul etmek mecburiyetinde idi. Kendisine verilen tonaj miktarına itiraz eden ve İtalya ile beraber olmasının itibarına dokunduğunu ileri süren Fransa, diğer devletlerin kara silahlarını mevzuubahs etmelerine mâni olduğuna sevinerek İtalya donanması üzerinde malik olduğu fili üstünlük ve hafif deniz kuvvetlerile denizaltı gemileri yapısı bakımından kazandığı serbestiyetle müteselli olmuştur.

3 — 10 sene müddetle (1931 nihayetine kadar) döğüş gemileri yapısının tatil edilmesi. Bu müddet zarfında İngiltere 2 muharebe gemisi yapabilecekti. (Nelson, Rodney). Fransa ve İtalyaya yetmişer bin tonluk yapı izni verilmiştir. (1927 ve 1928 senelerinde otuz beşer bin ton).

4 — Döğüş gemileri ve tayyare ana gemileri için en az 20 sene hizmet müddeti. Savaş gemilerinin bozulmasına mütedair hükümler.

5 — Büyük Okyanustaki deniz üslerine dair hükümler. Bunların özü şudur: İngiltere, Kanada, Avustralya, Yeni Zeland ve Singaporda deniz üssü yapabilecek, Hongkongda yapamıyacaktır. Birleşik Cumhuriyetler ana vatan, Alaska, Panama kanalı ve Havai adalarını tahkim edebilecek, Filipin, Guam ve Aleuten adalarına tesisat yapamıyacaktır. Japonya ana vatan ve buna komşu olan adalar kıyılarını tahim edecek. Kuril, Bonin, Liukiu, Peskador ve Formoza adalarını tahkim edemiyecektir.

6 — Sulh zamanında ticaret gemilerinde ancak 15.2 s/m lik toplara kadar hazırlık yapabilecektir. Diğer her türlü hazırlık yapmak yasaktı. İngiltere bu neticeyi almakla muvaffak olmuş sayılabilir. Çünkü bu hazırlıklara elverişli en çok ticaret gemisi kendisinindi.

7 — Tip (Standard) maimahrecin hesaplanmasına dair usuller konmuştur.

Ticaret gemilerini, durdurub yoklamaksızın ve içindekileri kurtarmadan batırmağı yasak etmekle deniz ticaret harbini kolaylaştırmak, denizaltı gemilerile ticaret harbini ve zehirli gazleri yasak etmek tekliflerini içine alan bir antlaşma projesi Fransa iştirak etmediği için, mer'iyete girmedi. Antlaşmanın diğer bir kusuru da, yalnız 5 devletin antlaşmış olmasıdır. Bunun için Milletler cemiyeti daha 1922 senesinde, Washington antlaşmasını 2 inci sınıf denizci milletlere de kabul ettirmek istemişse de, Ispanyanın, kendisine ayrılan paydan çok daha büyük isteklerde bulunması yüzünden konuşmalar verimsiz kalmıştır.

1924 Roma konferansı:

1924 te yine Milletler cemiyetinin topladığı bir komisyon Romada konuşmalara koyulmuştur. Hat gemisi sahibi, Almanyadan gayrı, bütün devletler çağırılmıştı. Toplantı Ispanya ve bilhassa Baltık ve Karadenizlerinin, kıyı sahibi olmıyan her devletin savaş gemilerine kapatılması gibi sırf siyasal ülkülerini pazarlık edebilmek için 495000 tonluk döğüş gemisi istiyen Rusyanın yüzünden sonsuz kalmıştır.

Washington antlaşması ileriki on sene için denizde döğüş gemisi yarışını durdurmuştu. Antlaşan devletlerin çoğu, bu yüzden, antlaşmanın serbest bıraktığı gemileri bol bol yapmağa koyuldular. Washington antlaşmasının açığa çıkan bu kusurlarına düzen vermek için bir çok uğraşmalar başladı.

Coolidge konferansı, Cenevre 1927 :

1927 de birleşik Amerika cumhurlukları Başkanı Coolidge denizci devletleri, Washington antlaşmasını ufak deniz kuvvetlerine de teşmil edecek bir toplantıya çağırdı. Japonya ve İngiltere bu çağrılışa geldiler. Fransa deniz silâhsızlanmasının, Milletler cemiyetinin idare ettiği silâhsızlanma konuşmalarından «ayırmak» doğru olmıyacağını ileri sürerek toplantıya gelmedi. İtalya, Fransadan biraz farklı bir bahane ile toplantıdan kaçtı. Üç büyük deniz devletinin Cenevre toplantısı, hazirandan ağustos 1927 ye kadar sürdü. Altı hafta sonra konuşmalar sonsuz olarak kesildi.

Amerikalıların ilk fikri Washington antlaşmasının döğüş gemilerile tayyare ana gemileri için koyduğu 5 : 5 : 3 nisbetinin küçük gemilere de uzatılması idi. Japonya buna itiraz etti. Fakat asıl çekişme İngiltere ile Amerika arasında, kruvazörler yüzünden oldu. İngiltere iki tip kruvazör istiyordu :

1 — Washington antlaşmasile ortaya çıkan 10.000 tonluk 20.3 s/m lik toplu kruvazörler ki, bunların kalkması onun işine yarıyacaktı.

2 — En çok 15.5 s/m lik top taşıyan daha ufak bir kruvazör tipi.

Birleşik cumhuriyetler kendilerine verilmesi kararlaşacak kruvazör tonajının tümünü birden Washington tipi yapmak istiyorlardı.

Bu isteklerin sebebi şunlardır : İngiltere bütün cihanı kaplıyan bağlılıklarını korumak için çok kruvazöre muhtaçtı. Amiral Jellicoe toplantıda, bu işi başaracak en az kruvazör sayısını 70 olarak göstermiştir. Bu kadar kruvazöre ihtiyaç olunca küçük bir tip, büyük tasarruflara yol açar. Bütün cihanı kaplıyan ingiliz deniz üsleri ağı sayesinde, ufak kruvazörler, deniz üssü olmıyan devletlerin gemileri gibi uzak yollardan gitmiyecekleri için, ayni işi görebilirler. Bundan başka İngiltere, ticaret filosu sayesinde hiç bir devletin sahib olmıyacağı sayıda yardımcı kruvazöre maliktir. Bu gemiler ise Washington antlaşmasının da izin verdiği gibi 15 s/m likten daha büyük top taşımağa uygun değildir, Şu halde bu gibi yardımcı kruvazörler için 20.3 s/m lik top taşıyan kruvazörlerin, kendileri gibi 15 s/m lik top taşıyanlardan daha tehlikeli olabileceği açıktır. Halbuki, daha az deniz üssü ve yardımcı kruvazörü olan Amerikanın menfeatleri aksinedir. Sayısı çok ingiliz yardımcı kruvazörlerinden daha büyük top taşıyan ve uzağa gidebilen kruvazörlere muhtaçtır. İngiltere toplantıda Japonyadan yardım aramış ve mukabilinde denizaltı gemisi tonajında müsaviliğe söz vermiştir.

1928 İngiliz - Fransız donanma (Compromis) i :

Cenevre toplantısının sonsuz dağılması, iki Anglosakson devleti arasında kırgınlık ve bir deniz silâhlanma yarışı doğurdu. Birleşik cumhuriyetlerle anlaşamıyacağını gören İngiltere ; Fransa ile birleşmeğe çalıştı. 1928 yazında yapılan ingiliz - fransız konuşmalarının ülküsü, küçük deniz kuvvetlerinin tahdidi bakımından her iki ulus arasında bir anlaşmağa varmaktı. Her ikisinin görüşü o zamana kadar birbirinin aksi idi. İngiltere kara ve deniz silâhları arasında sıkı bir bağ kabul etmek istemiyor ve fransa, esas itibarile, deniz silâhlarının ayrı konuşmalara bırakılmaması ülküsünü güdüyordu. Fransaya göre, silâhlanma ayrılmaz bir bütündür ve bunun için kara, hava ve deniz silâhları birlik olarak konuşulmalıdır. Bundan başka Fransa ile İngiltere arasında, deniz silâhları tahdidi için gidilecek yolda ayrılık vardı. Fransa bütün tonajın tahdidini istiyor, yani her memlekete umumî bir tonaj verilmesi ve bu tonaj içinde herkesin istediği gemiyi yapabilmesi tarafına gidiyorken, İngiltere her gemi tipinin umumî tonajını tahdid tarafını tutuyordu. Fransa hafif kuvvetlerin yapısında (Denizaltı gemisi, torpitobot, kruvazör) mümkün mertebe serbesti isterken, İngiltere asıl bu serbestiyi kısmak istiyordu. İngiltere önce görülemiyen kuvvet değişimleri ve âni vaziyetlerden korunmak için cihandaki müs-

takbel deniz silâhlanması imkânlarını önceden tayin ederek kendi plânını ona göre hazırlamak istediğindendir. Bu ülküsüne ise ancak tiplerin keyfiyet bakımından tahdidi ve bütün devletlerin her sınıf için belli bir tonaja bağlanmaları yolundan varabilir. İki devlet arasında 1928 yazında takarrür ederek metni yazılan fakat İtalya ile Birleşik cümhuriyetlerin itirazı yüzünden tatbik edilemiyen anlaşmanın esası İngilterenin kara silâhları bakımından Fransaya ve Fransanın deniz silâhları bakımından İngiltereye yardım etmesidir. Yani İngiltere, Fransanın, yetişmiş ordu ihtiyatları ile depolardaki ordu edevatını silâhsızlanma emsallerine sokulmamasını istiyen ülküsüne ve Fransa, deniz silâhlarının gemi tiplerine göre tahdidini ülkü edinen ingiliz isteğine bir dereceye kadar yaklaşmış oldular.

Şu halde İngiltere ile Fransa arasındaki deniz silâhsızlanması anlaşması, fransızların yetişmiş ordu ihtiyatları ile depolardaki kara ordusu malzemesinin silâhsızlanma emsalleri dışında tutulması halinde fransız ordusu elinde oyuncak olacak olan, Almanya hesabına yapılmış oluyordu. İngiltere esas itibarile Fransanın ileride toplanacak bir konferansta, kendisine 10,000 tonluk ve 20.3 s/m lik toplu kruvazörler tonajının tahdid edilmesi ve daha ufak ve küçük toplu kruvazör tonajının serbest kalması hususunda diplomatik yardımını temin etmiş ve buna karşılık olarak 600 tondan aşağı ve 600 tondan yukarı denizaltı gemileri bakımından Fransaya ayni şekilde yardım vadetmiştir. Şu halde İngiltere, 1927 de Japonyaya yaptığı gibi kruvazör meselesinde kendi tarafını tutmak karşılığı olarak, Fransaya denizaltı gemileri bakımından yardım vadetmiştir.

Yukarda söylendiği gibi, Amerika ve İtalyanın şiddetli itirazları karşısında bu anlaşmadan vazgeçildi. Amerikanın, İngiltereye karşı kırgınlığı son dereceye vardı. Amerika, en ziyade muhtac olduğu kruvazör tipinin tahdidi ve İngilterenin işine gelen ufak kruvazörlerin serbest kalmasını gözeten ingiliz hareketinden çok kırılmıştı.

Mac Donald'ın 1929 Amerika yolculuğu:

İkinci işçi hükûmeti 1929 da başa geçtiği zaman vaziyeti bu merkezde buldu ve her nasıl olursa olsun Amerika ile anlaşmağa karar verdi. Başvekil Mac Donald 1929 sonbaharında Washingtona giderek Başkan Hoover ile görüştü ve bu yolculuk sonunda İngilterenin 1927 de Coolidge konferansında istediği 70 kruvazörün 20 sinden vazgeçti. Artık İngilterenin ileri sürdüğü en az kruvazör sayısı 50 dir.

Londra konferansı:

İngiliz - amerikan anlaşması üzerine 1930 da Londra toplantısı yapıldı. Gelenler, Washingtona gelenlerdi. Toplantının maksadı, hafif deniz kuvvetlerini tahdid ederek, Washington anlaşmasının kusurlarını ortadan kaldırmaktı. Bunun için ilk olarak gemi tiplerinin büyüklüğünü ve ikinci olarak her tipten nekadar gemi bulundurulabileceğini tayin etmek gerekti. İngiltere, Amerika ve Japonya bu bakımdan anlaşabildiler. Japonya, Amerikan - İngiliz birliğine yine boyun eğmeğe mecbur oldu. Fransa, siyasal teminat ve emniyet antlaşmalarından ibaret karşılık isteklerini geçiremediği için antlaşmağa girmedi. Bunun için İtalya da elini bağlamağa razı olmadı. Bu iki devletin uzak kalması, antlaşmağa, İngiltere yüzünden mühim bir maddenin girmesine sebeb oldu. Bu maddeye göre antlaşma dışında kalan bir devletin (Fransa) yeni gemi yapıları yüzünden, antlaşma içindeki devletlerin sözlerini geri almalarına izin verilmişti. Fransa, deniz silâhı olarak 12 büyük kruvazör (İngiltere 15) istemişti. Bu suretle iki devlet arasındaki nisbet, 5 : 1.75 yerine 5 : 4 e çıkıyordu. Ayrıca 126,000 tonluk denizaltı gemisi (İngiltere 52,700) istiyordu. Bu sayıların manası şudur: İtalya ve Almanya üzerine hâkim olmak ve kolonileri için ayrıca bir ilâve koparmak, İngiltere ile yaptığı 1929 anlaşmasını teperek, münferid gemi tipleri için ayrılan tonajlarda münakale yapabilmesini istemekle, yeniden, her memlekete umumî bir tonaj verilmesi prensibine döndü. 1936 ya kadar döğüş gemisi yapılmaması teklifini, Fransa, Almanyanın eski bir döğüş gemisi yerine yapmağa başladığı bir yenisini işaret ederek reddetti. Bu hareketini hemen takib eden ilk kazancı, İngilterenin, Almanyadan, bu yeni geminin yapılmamasını istemesi oldu. O zaman Reich başvekili olan Brüning İngilterenin bu isteğini reddetti.

Toplantının en büyük kazancı, Mac Donald'ın Amerika seferi ile hazırlanan, ingiliz - Amerikan anlaşmasının kat'ileşmesile Japonyanın bu anlaşmaya girmesidir. Antlaşma, 15.2 s/m den (Washington antlaşması gibi 20.3 s/m lik değil) daha büyük toplu A sınıfı kruvazörlerle bu çaptan daha ufak toplu B sınıfı kruvazörler tesbit etmektedir. Üç devlete aşağıdaki gibi kruvazör tonajı verilmekte idi:

	İngiltere		Birleşik cümhuriyetler		Japonya	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
A sınıfı	15	146,800	18	180,000	12	108,400
B sınıfı	-	192,000	-	143,500	-	100,450

B sınıfı kruvazörlerin sayısı tahdid edilmemiştir. İngiltereye Amerikadan 15,500 tonluk fazla kruvazör verildiği görülüyor. Ancak Amerika kendisine verilen 18 A sınıfı kruvazörün üçünden caydığı takdirde, İngiltere kadar B sınıfı kruvazör yapabilecekti. Kruvazör tipinin en büyük tonajı, Washington antlaşmasında olduğu gibi 10,000 ton olarak tahdid edilmiştir. İngiltere ve Amerikaya yüzellişer bin ve Japonyaya 105,000 tonluk muhrib verilmiş ve muhrib tipi 1850 ton ve 13 s/m lik topla tahdid edilmiştir. Bu hudutları geçen muhripler, B sınıfı kruvazör sayılmaktadır. Fakat verilen muhrib tonajının ancak % 16 sı tam tip büyüklüğünde olabilecek ve geri kalan kısım için yapılacak muhripler 1500 tonu geçmiyecektir. Her üç devlete 52,700 ton denizaltı gemisi tonajı verilmiştir. Japonya için ilk defa bu sınıf gemilerde 5 : 5 : 3 nisbeti kaldırılmıştır. Denizaltı gemileri tipi için 2000 ton mayimahrec ve 13 s/m lik top hudud tayin edilmiştir. Her üç devlet en çok 2800 ton mayimahrecinde ve 15.5 s/m toplu üç denizaltı gemisi yapabilecektir. Bu kaydın konmasından maksad, Amerikanın bu tipte üç gemisini korumaktı. Fransanın 20.3 s/m lik toplu « Surcouf » denizaltı kruvazörünü bu üç gemi içine almakla, kolaylık gösterilmek istenmiştir.

Silâhları ne olursa olsun 600 ton kadar denizüstü gemilerile sürat ve toplarını gözeten bazı şartlar içersinde 2000 tona kadar dadar denizüstü gemileri tahdid edılmemiştir.

(Exempt ships) kruvazörler için 20, muhripler için 16 ve denizaltı gemileri için 13 sene en az çalışma müddeti tayin edilmiştir. B. sınıfı kruvazörlerle muhripler için verilen mecmu tanajlar arasında % 10 kadar münakale yapılmasına izin verilmiştir. Denizaltı gemilerinin ticaret gemilerine karşı kullanılması hususu, denizüstü ticaret savaşı kaidelerine uyduruldu. Fransa bu hususta garib bir fikir ileri sürmüş ve bu kaideyi gözetmiyen denizaltı gemisi kumandanlarına deniz haydudu gibi bakılmasını istemiştir. Savaş gemilerinin hizmetten çıkarılması için kaideler konmuştur. Washington antlaşmsına göre 1931 e kadar durdurulan yeni döğüş gemisi yapısı, 31/12 1936 ya kadar uzatılmıştır. Washington da olduğu gibi, Fransa ve İtalyaya, 70.000 tonluk yeni yapı hakkının tanınması suretile, istisnaî muamele yapılmıştır. Buna Fransanın, yeni yapılan alman döğüş gemilerini ileri sürmesi sebeb olmuştur. Bundan başka, Washington antlaşması ile konulan ve 1934 senesinde tamamlanması lâzımgelen 5:5:3 nisbetinin 1931 senesinde tamamlanmasına karar verildi. Bu hususta en fazla yük 5 döğüş gemisi bozmak mecburiyetinde kalan İngiltereye yüklenmiştir. Amerika 3 ve Japonya 1 gemi bozmuştur. 1931 den itibaren döğüş gemilerinin sayısı İngilterede 15, Amerikada 15 ve Japonyada 9 dur (5:5:3) (2 sayılı tabloya bakınız).

Amerika bu suretle, yüzlerce yıl tek başın denizlere emreden İngiltere ile beraberliğe filen sahib olmuştu. Londra antlaşması, 1934 senesi sonunda feshedileceği bildirildiği takdirde Washington antlaşmasile beraber 31/12/1936 tarihinde hükümden düşecektir. Antlaşmanın 23 üncü maddesi mucibince « Antlaşanlar 1935 senesinde toplanarak eski antlaşmanın yerini tutacak ve ülküsüne vardıracak bir yenisini kuracaklardır».

Londra toplantısı sonu, antlaşanların 1927 de Coolidge toplantısında ileri sürdükleri isteklerle karşılaştırılacak olursa, görülür ki:

1 – İngiltere ve Amerika isteklerinden kısmışlardır. Amerikanın 1927 de istediği 25 büyük kruvazör 1930 da 18 e inmiştir. İngilizler kruvazör sınıflarını ikiye ayırmağa muvaffak olmuşlarsa da, 1927 de kendileri ve Amerika-

lılar için 12 şer büyük kruvazörde ısrar ettikleri halde, 1930 da kendileri için 15 ve amerikalılar için 18 kruvazör kabul etmeğe mecbur oldular ve kruvazörlerin mecmu sayısında 70 den 50 ye indiler.

2 — Japonya, toplantıda Anglosakson milletlere verilen kruvazör tonajının % 70 ini istedi ise de % 60 ına (5:3) razı olmağa mecbur oldu. Ancak, Amerikanın tam kruvazör tonajını (18 büyük kruvazör) 1938 senesinde doldurmağa razı olduğuna göre Japonyaya verilen tonaj nisbeti hakikatte hemen % 70 e çıkmaktadır. Denizaltı gemilerinde Japonyaya verilen beraberlik, Haziran 1927 de ileri sürülen ingiliz - japon « teklifi » ne dayanmaktadır. 1927 de İngiltere her üç devlet için altmışar bin ton denizaltı gemisi teklif etmiştir.

Antlaşmanın zayıf noktası, Fransa ve İtalyanın, yalnız denizaltı gemileri tipinin en çok tonajı ve döğüş gemileri hakkındaki hükümleri imzalamalarıdır. Hafif denizüstü kuvvetlerine aid hüküm Fransa ve İtalya tarafından imzalanmadığı gibi, imzaladıkları antlaşma kısımlarını da tasdik etmemişlerdir. Bu yüzden İngiltere antlaşmayı, Fransanın kuracağı yeni yapıların, kendisine Londra antlaşması hudutlarını geçmeğe icbar edebileceği kaydile kabul etmiştir. Bundan dolayıdır ki, Londra antlaşması başlangıçtan beri karanlık içinde kalmıştır.

Antlaşmanın İngiltere için nekadar şüpheli olacağı şuradan anlaşılır ki Fransa 1930 dan sonra filotillâ rehberi adı altında 2500 tonluk ve 13.8 s/m toplu bir muhrib tipi kurmuş ve Londra hudutlarını geçen bu tip bütün ingiliz muhriplerinden üstün bulunmuştur. Bundan başka Fransanın takib ettiği denizaltı gemisi yapı siyasası, Londrada konulan mecmu muhrib tonajı ile karşı durulmasına imkân bırakmıyacak sayıda denizaltı gemisi doğurmaktadır. Bunun için İngilterenin ülküsü bu vaziyeti düzeltmek ve Fransa ile İtalyayı Londra antlaşması içine almaktı. Londra antlaşmasından sonra, birbirlerine müsaade edecekleri hafif deniz kuvvetleri tonajının tayini için, İngilterenin gayretile Fransa ve İtalya arasında uzun fakat sonsuz konuşmalar başladı. İtalya, Fransa ile her hususta beraberliği

isterken, Fransa, Washington da döğüş ve tayyare ana gemileri bakımından İtalya ile bir tutulduğuna muğber olduğundan; bu beraberliği kruvazör, denizaltı gemisi ve muhrib sınıflarına uzatmağı kat'iyen reddediyordu. Uzun konuşmalardan sonra iki Akdeniz devlti arasında bir anlaşmağa varıldı ve bu anlaşma 1931 tarihli Roma paktı adını taşıyan ingiliz - fransız italyan deniz anlaşmasına kondu. İngilterenin bu pakta nekadar değer verdiği dış işleri bakanı Hendersonun, imzayı çabuklaştırmak için Paris üzerinden bizzat Romaya geçmesi gösterir.

1931 Roma paktı:

Bu anlaşma 1936 sonuna kadar tamamlanması lâzım en çok hafif kuvvetler tonajını tesbit etmek suretile, Fransa - İtalya deniz silâhlanması işlerini durdurmuştur. Pakt mucibince Fransa 1936 sonuna kadar eskimemiş gemiler bakımından, İtalyadan, bu günkü alman donanması tonajı kadar bir fazlalığa malik olacaktır. Eskimiş gemiler bakımından 10000 ton fazla olacaktır. Denizaltı gemileri meselesi de Fransaya 1936 yılı sonuna kadar 82000 ton verilmek suretile bu memleket lehine, halledilmiştir. İngiltere bu meseleyi, toplanmağa hazırlanan büyük silâhsızlanma konferansında bitirmeyi umuyordu. Bu bakımdan antlaşmağa konulan bir madde bilhassa dikkate değer Bu madde antlaşma mucibince Fransaya verilen denizaltı gemisi tonajının, Londra antlaşmasile İngiltereye verilen muhrib tonajına (150000) nisbetle çok fazla olduğunu tesbit etmekte ve « 1932 konferansında fransız denizaltı gemisi ve ingiliz muhrib tonajı arasında memnun edici bir muvazeneye varılmadığı takdirde » İngiltereye muhrib tonajını arttırmak hakkını vermektedir.

Washingtonda tesbit edilen döğüş gemisi büyüklüğünün fazla olduğu ilk bu antlaşmada görülmüştür. Bunun için projede, Fransa ve İtalyanın, 1936 yılına kadar ancak 23.333 tonluk ve 30.5 luk toplu ikişer döğüş gemisi yapmaları söylenmiştir. Antlaşmada, B sınıfı kruvazörlerle muhriplerinin « Hafif gemiler » adile birleştirilerek bunlar için umumi bir tonaj tayini, yeni bir görüştür ve söylenen iki sınıf gemi arasında tam münakale

yapılabileceğine alâmettir. Bu madde, fransız filosile rehberlerini antlaşma içine alabilmek için konuşmuştur.

Eskimiş gemilerin yerini doldurma meselesi de mühim bir rol oynamıştır. Fransa bu mesele ve eskime mefhumunu, diğer devletler gibi görmek istemiyordu. Yüksek tonaj göstererek ilerisi için de ayni miktarı alabilmek ülküsü ile, hesaplarına daima en eski gemilerini de sokmaktadır.

Esasen antlaşmanın Fransa tarafından kabul edilmemesi, bu anlaşamamazlık yüzündendir. Son konuşmalar esnasında yukarda geçen 80.000 tonluk fazla eskimiş gemi tonajı kaydini 1936 dan sonra bunların yenisi yapıldığı zaman da devam edeceği şeklinde tefsir ediyordu. Bu takdirde ise, Fransanın İtalyadan fazlası yuvarlak hesab 230000 ton olacaktı. Bu rakkam, Fransanın eskiden Almanyaya karşı 140.000 ton [1] ve kolonileri için 100.000 ton olmak üzere İtalyaya nazaran istediği 240.000 tonluk bir fazlalıktan doğmaktadır. Nihayet Fransanın antlaşmayı reddetmeğe karar vermesi bittabi siyasal bir görüşe dayanıyordu, çünkü Fransa, büyük silâhsızlanma konferansında deniz ve kara silâhlarının bütünlüğünü ileri sürerek umumî silâhları için fazla pay koparmayı güdüyordu.

Fransa İtalya ile anlaşmayı ve dolayısile Londra anlaşmasının kat'iyen mer'iyete girmesini siyasal manevralarla büyük silâhsızlanma konferansına kadar geciktirerek bu konferansta büyük denizci devletlere karşı koz sahibi bulunmak istiyordu. Londra antlaşması veya İtalya ile Fransa arasındaki Roma paktı mer'iyete girse ve bu beş büyük denizci devletin silâhları meselesi hallolunsa idi büyük konferansta deniz silâhsızlanması meselesi çok daha kolaylaşır ve büyük devletler kara ve hava silâhlarile daha kolaylaşır ve büyük devletler kara ve hava silâhlarile daha derin meşgul olabilirlerdi. Fransa ise silâhların birliği mefhumunu kullanmak için buna mâni olmağa çalışıyordu. Beş büyük deniz devleti arasında yapılabilecek bir antlaşmanın diğer devletlere de teşmili suretile, cihan deniz silâhsızlanması meselesi çok kolay halledilebilirdi. 29 - I - 1934 tarihli ingiliz muhtırasının «Kara ve hava silâhları için cihan ölçüsünde yapılacak bir antlaşmanın 1935 te yapılacak donanma

[1] Versailles antlaşmasına göre Almanya donanması: 144.000 t.

konuşmalarını çok kolaylaştıracağına» işaret ettiği burada unutulmamalıdır. Bu antlaşma yapılmadığı içindir ki, fransızların işlerine gelmiyen isteklerden kaçınmak için 1935 te yeniden silâhların birliğini ileri süreceklerine hayret edilmemelidir.

Donanma antlaşmalarile, Cenevre silâhsızlanma konuşmaları arasındaki bağ gösterilmiştir. Washington ve Londra silâhsızlanma antlaşmalarının hakikî sonlarile Cenevre silâhsızlanma konuşmaları arasındaki bu bağ Cenevre kurumu yaşındadır. Ancak bütün silâhsızlanma antlaşmaları Cenevre çerçevesi dışında yapılmıştır.

1930 tarihli muvakkat antlaşma projesi:

1925 te « Hazırlayıcı silâhsızlanma komisyonu » çağrılışları dağıtıldıktan sonra komisyon 1926 ilkbaharında toplandı ve işlerine başladı. Bu işlerin sonunda bir « Muvakkat antlaşma projesi » yapıldı. 1930 I. Kânununda nihayet hazırlanabilen bu proje, silâhsızlanma konferansı konuşmalarının temeli olacaktı. Almanya, silâhsız bırakılmış milletlere vaziyetlerini kabul ettiren ve silâhlıların ise silâhsızlanmasını tamamen kapalı geçen 53üncü maddesi yüzünden, projeyi reddetti. Fakat projenin içindeki hükümler, burada kısaca gözden geçirilmeğe değerli görülmüştür.

Versailles diktesi, deniz personalı için çok sıkı şartlar koyarken, Washington ve Londra antlaşmaları bu bakımdan, hiç hüküm koymamıştır. Muvakkat proje ise deniz kuvvetlerinin gündelik personal kuvvesini tesbit edecek karşılaştırıcı cetveller istemek suretile, personal vaziyetini ele alıyor, diğer bazı hükümler mecburi askerlik hizmet kanalile toplanan personalın hizmet müddetine dokunuyor. « Deniz silâhları » atlı ve mühim bölüm, ön safta tonajı ele alarak gerek her devlete mumumî bir tonaj ve gerekse de her sınıf için tonaj miktarı tayinine uğraşıyor. Projedeki sayılara, anlatıcı olmaktan başka değer verilmediği halde, her gemi tipi için tarifeler konmuştur. Sayı ve bütünlüklerin en çoğu Washington ve Londra antlaşmalarınınkine uydurulmuştur. Hizmetten çıkarılacak gemilerin yerini doldurma bakımından, eskiyen geminin savaş kudretini alan ve

hizmet senesini tayin eden tetbirleri gösterir hükümler konmuştur. Ticaret gemilerinin savaş gemisine çevrilmesi cibeti için de daraltıcı tetbirler alınmıştır. « Münakale imkânları » yani, sınıflar arasında tonaj münakalesi yapılmakla her sınıf için tayin edilen tonaj sınırını geçme hakkı, ayrı bir bölümde yazılıdır. Bu mesele (Yani silâhların ne bakımdan tahdid edileceği meselesi, belki 1935 toplantısında) da ortaya çıkabile - ceği için, burada biraz daha derin tetkik edilecektir.

Tahdidin gemi sınıflarına (Tonnage par Catégorie) göremi, yoksa umumî hacma (Tonnage globale) göremi, yoksa ikisi ortası bir ölçü ile mi yapılacağı hususunda ingilizlerle fransızların Cenevredeki çekişmeleri, 1928 tarihli ingiliz - faransız donanma (Compromis) ikısmında anlatılmıştı. Büyük deniz devletleri, Washington ve Londrada bilfiil yapıldığı gibi, gemi tipleri tonajının tahdidini istiyorlardı. Ciddî olarak tatbik edilirse, bu sistem gemi tipleri tonajı arasında münakaleye izin vermez. Diğer sistem ise, her memleket için umumî bir tonaj tesbit ederek bu tonaj içinde gemi tiplerinin en yüksek tonaj ve topunu tesbit etmek şartile her sınıftan istenilen sayıda gemi yapılmasını istiyordu. İki sistem arasında, birleşik yollar vardır. Londra antlaşmasında B sınıfı kruvazörlerle muhrib tonajı arasındaki %10 münakale izni gibi

Umumî tonaj tahdidi prensibinin taraftarları, bir kaç istisnadan gayri, ufak deniz devletleri idi. Çünkü bu prensib, küçük devletlerin hususiyetleri ve şartlarına çok daha uygun geldiği gibi umumî tonaj azaldıkça bu şartların tip tonajı tahdidi prensibile telifi çok daha güçleşir. İtalyanın da içinde olduğu bu grupun vekâletini Fransa almıştı.

Mer'iyet mevkiine girmemiş bulunan 1928 tarihli ingiliz - fransız donanma (Compromis) inde Fransa, her nekadar İngilterenin kendisine kara silâhları bakımından yardım etmesi karşılığı olarak, bu prensiplerini satmışsa da her fırsatta tekrar ileri sürmekten geri kalmamıştır. 1931 tarihli Roma projesi de kruvazör ve muhrib tonajları arasında tam bir münakaleye müsaade etmek suretile. İtalya ve Fransanın bu isteklerini göz önünde bulundurmuştur. 1930 Londra toplantısında mu-

rahhas olan şimdıki fransız deniz bakanı Pietrinin 1934 martı sonunda bir gazeteciye söylediği şu sözler, kayde değer:

« Her deniz devletine, ihtiyacını, karşılıyan bir umumî tonaj verilmelidir ve her millet kendine lâzım olanı kendisi bileceği için, verilen umumî tonaj sınırları için de gemi tiplerinin seçilmesi, her milletin kendisine bırakılmalıdır. »

Büyük deniz devletleri ve bilhassa İngiltere ise gemi sınıfları bakımından tahdidi istemektedirler. Washington antlaşması tamamen bu prensibe dayanmakta olduğu halde Londra antlaşmasında İngiltere ancak B sınıfı kruvazörlerle muhrib tonajı arasında %10 kadar bir münakaleye razı olmuştur. Bunu da ihtimal o zaman bir çok taraftan, umumî tonaj prensibinin Japonya için faydalı olacağı söylenmesi üzerine, bu devletin isteğine karşı yapmıştır.

Umumî tonaj prensibinden doğacak kuvvet değişimlerini en dar sınırlar içersinde tutabilmek için antlaşma projesi münakale hakkının küçük deniz devletlerine tam olarak ve diğerlerine ise, kendilerine verilecek umumî tonaj sayısile makûsen mütenasib olmak kaydile tanınmasını ileri sürmüştür. İtalyanın bu bakımdan görüşü enteresandır. Esas itibarile umumî tonaj prensibi tarafındadır. Fakat büyük devletler gemi sınıfı tonajını tahdid prensibine tâbi iken, diğer küçük devletlere umumî tonaj prensiplerinin tatbikını arzu etmiyor. İtalya, düşmanı ile müttefik bir devlet kanalile, tâbi tutulduğu sıkı sınırların aşılacağından korkuyor. Fransanın böyle bir vaziyetten istifade ederek, yapılması kendisine menedilen gemi tiplerini müttefiklerinden, meselâ Yugoslavya gibi küçük devletlerden birine yaptırmasından korkuyor.

Silâhsızlanma toplantısı 1932

Hazırlayıcı silâhsızlanma komisyonunun ardından 1932 de büyük silâhsızlanma toplantısı başladı. Deniz silâhları bakımından mütemadiyen teklifler veriliyordu. Bunların en mühimleri ingiliz, japon ve amerikan teklifleri olub ana hatları aşağıdaki gibidir:

İleride yapılacak döğüş gemilerinin büyüklüğü bakımından yapılan teklifler, Washington kaidelerini çok daha ufaltıyorlardı.

Hoover plânı üzerine İngilterenin 1932 yazında verdiği bir muhtıra, döğüş gemileri büyüklüğünün 35000 t. dan 25000 t. a ve toplarının 40.6 s/m den 30.5 s/m ye indirilmesini teklif ediyor hattâ asıl ingiliz teklifi, kruvazör sınıfının 7000 t. ve 15.5 s/m tapla tahdidine karşılık olarak döküş gemilerinin 22000 t. ve 28 s/m lık topa indirilmesini ileri sürüyordu. Yani İngiltere Coolidge toplantısı ile Londrada gözettiği, A sınıfı kruvazörlerin tamamen kaldırılması ülküsünde inad ediyordu.

Japonlar, A sınıfı kruvazörlerin 8000 t. ve B sınıfı kruvazörlerin 6000 t. olarak tahdidi tarafına gidiyorlardı. Gayeleri, amerikan kruvazörlerini ufaltarak, bunların, müstakbel bir Amerika - Japonya savaşında Büyük Okyanus harekâtı için çok mühim olan, seyir nısıf kutrunu azaltmaktı. Şurası dikkate değer ki, şimdiye kadar konulan kayitlere göre her iki kruvazör tipi arasındaki ayrılık yalnız top bakımındandır. Her iki kruvazör tipi için en çok büyüklük, Washingtonda konulan 10.000 t. kaidesidir. Maamafih B sınıfı kruvazörlerde bu cesamet hiç bir zaman kullanılmamıştır. B sınıfı kruvazörlerle muhrib tonajı arasında tamamen münakale yapılabilmesi hususunda, bazı gruplar gayret sarf etmekte idi.

Konuşmalarda denizaltı gemisi meselesi çok mühim yer tutuyordu. Denizaltı gemilerinin yasak edilmesini şiddetle istiyen İngiltere, bu gemilerin, bilhassa ufak deniz devletlerinin mühtac olduğu bir korunma silâhı olduğunu ileri süren Fransanın itirazına uğruyordu. İtalya, döğüş gemisi de yasak edilmek şartile, denizaltı gemisinin kaldırılmasına razı oluyordu. Japonya da, tayyare ana gemilerinin yasak edilmesi şartile 1935 te denizaltı gemilerinin kaldırılmasına razı olacağını söylemekle, İtalya gibi bir meseleyi diğerine bağlıyordu. Her devlet, diğerleri için tehlikeli olan bir silâhın kaldırılmasını, kendisine tehlikeli görünen diğer bir silâhın yasak edilmesi şartına bırakıyordu.

Hoover plânı adını taşıyan 1932 tarihli amerikan projesi de şayanı dikkattir. Bu proje, döğüş ve denizaltı gemisi tonajının üçte bir ve tayyare ana gemisi, kruvazör ve muhrib tonajının dörtte bir indirilmesini teklif ediyordu. Fakat hiç bir devletin 35,000 tondan fazla denizaltı gemisi olmıyacaktı. Bu suretle projenin tahakkuku halinde Washington antlaşmasını yapan beş devletin ayni miktarda denizaltı gemisi bulunacak ve Londrada konulan beraberlik prensibi muhafaza edilecekti. Japonya ve Fransa bu teklifi reddettiler. İtalya kabul etti. İngiltere tonajın üçte bir ve dörtte bir indirilmesini kabul ettiği halde, tatbik bakımından Hoover projesinden ayrılıyordu. Simon plânı adını taşıyan karşılık teklifile, muhtelif gemi tiplerinin umumi tonajını indirmekle değil her gemi tipinin tonajını indirmek suretile azaltmayı temin etmek istiyordu. Meselâ döğüş gemilerinin 35,000 tona, tayyare ana gemilerini 27,000 tona (15.5 s/m lik top) ve kruvazörlerin 10,000 tondan 7000 tona indirilmesini gözetiyordu. Gemi tiplerinin küçültülmesi ve tesbit edilen sayının muhafazası halinde Birleşik cümhuriyetlerin istediği azalma hâsıl olacaktı. Gemi tipleri büyüklüğünün eskisi gibi tutulması halinde ise, Hoover plânına göre, gemilerin sayısı azalacaktı. Bunu ise İngiltere kabul etmek istemiyor ve edemezdi. Eskidenberi olduğu gibi Amerika büyük fakat mahdud sayıda kruvazör isterken İngiltere küçük fakat çok kruvazör istiyordu. İngilizlerin karşılık teklifi bundan başka denizaltı gemilerinin tamamen kaldırılması ve buna dayanarak umumi muhrib tonajının üçte bir nisbetinde indirilmesini ileri sürüyordu. Denizaltı gemileri tamamen kaldırılmasa bile büyüklüklerinin 250 ton olarak tahdidini istiyordu. Yani İngiltere denizaltı gemilerinin mevcudiyeti halinde, amerikan teklifinde yazılı muhrib tenzilâtını tamamen reddediyordu. Toplantının konuşmaları uzadıkça, Washington ve Londra antlaşmalarına göre 1935 deniz silâhsızlanması toplantısı için tayin edilen zamana varan aralık kısalıyor ve ağır silâhlı devletlerin, mezkûr toplantıya kadar deniz silâhlarının azaltılması bakımından kat'i neticeler kazanmaktaki arzuları azalıyordu.

Mac Donald plânı 1933:

Mac Donald plânı adını taşıyan Mart 1933 tarihli son büyük ingiliz projesi de bu yüzden, Washington ve Londrada

antlaşanlar için, antlaşmaların 1936 sonuna kadar devam etmesini, İtalya ve Fransaya 1936 sonuna kadar yeni yapı hakkı verilerek bu suretle Londra antlaşmasına girmelerinin temini ve diğer deniz devletlerinin de 1936 sonuna kadar 1932 vaziyetlerinde kalmalarını ileri sürüyordu. Bundan başka bazı gemilerin yapılması durduruluyordu.

İngilterenin gayesi enteresan olduğundan burada kısaca tetkik edelim? Fransa ve İtalya 31 - 12 - 1936 ya kadar 15.5 s/m likten büyük toplu kruvazör yapmıyacak ve ancak eskiyen denizaltı gemileri yerine yenilerini yapacaklardı. 1 - 1 - 1933 ten 31 - 12 - 1936 ya kadar Fransa B sınıfı kruvazör ve muhrib olarak 34,298 ton ve İtalya 27,173 tondan fazla gemiye başlamıyacaklardı. 31 - 12 - 1936 ya kadar hiç bir devlet yeni döğüş gemisi yapısına başlamıyacaktı. Ancak, İtalya, Washington ve Londrada kendisine verilen 70,000 tonluk döğüş gemisi yapı hakkını kullanmadığı için 26,500 tonluk ve en çok 33 s/m toplu bir döğüş gemisi kurma hakkını haizdi. « Dunkergue » gemisini yapmağa başlamış olan Fransa, bu yüzden yeni haklara sahib olmuyordu. Almanya da, Versailles antlaşmasile elinde kalan eski gemileri yerine yenilerini kurma işini 1937 ye kadar geciktirecekti. Hiç bir devlet 1936 sonuna kadar 2000 tondan büyük ve 13 s/m likten fazla top taşıyan denizaltı gemisi kurmıyacaktı. B sınıfı kruvazörlerle muhripler için verilen tonajlar arasından tam münakale yapılabilecekti. Son zikredilen üç gemi tipi için verilecek tonaj her devletin 1932 de malik olduğu tonajı geçmiyecekti. Yani 1932 de denizaltı gemisine malik olmıyan Almanya gibi milletler 1937 ye kadar bu gemileri yapamıyacaklardı. Hulâsa İngiltere bir taraftan Londra antlaşmasını nihayet İtalya ve Fransaya da teşmilini ve diğer taraftan nefret ettiği 20.3 s/m lik toplu büyük kruvazörlerle denizaltı gemilerinin ve bilhassa büyüklerinin artmalarına mâni olmağı güdüyordu. Bundan başka İngiltere döğüş gemisi yapılarının durdurulması hususunu Akdeniz ve diğer devletlere teşmil etmek istiyor ve bu arada, Washingtonda verilen bir hakkın son neticesi olarak İtalyaya yeni yapı hakkı vermeğe mecbur oluyordu. Plânın, döğüş gemileri hayatını 26 yıla çıkarmak, 1935 te vukuu kararlaştırılmış olan beşler toplantısı ile beraber diğer devletlerce bir toplantı yapılmasını teklif etmesi şayanı dikkattir.

İngilterenin bu projesi, bilhassa, büyük devletler hususî antlaşmaları çerçevesi içinde silâhlanmağa devam ederken bulundukları vaziyette kalmağa mahkûm olan küçük devletlerin itirazına uğradı. Japonya, Washington nisbetinin devamına itiraz ve kanaatince muvakkat olan Londra antlaşmasını, ancak mezkûr antlaşmada yazılı tonaj sayılarının 1936 ya kadar devamı şartile imzaladığına işaret ediyordu. Almanya, karşılık teklifile, Versailles antlaşmasının kendisine verdiği döğüş gemisi sayısına şimdilik riayet edeceğini ve ancak intikal devresi esnasında eski bir döğüş gemisi değiştireceğini, fakat denizaltı gemileri her şeye rağmen kaldırılmadığı takdirde, mezkûr meseleye tekrar dönmek hakkını muhafaza edeceğini bildirmiştir.

Tablo № 2
1930 Londra Antlaşması

	İngiltere	Birleşik Cumh.	Japonya
Kruvazörler			
A Sınıfı (15 lik toptan fazla)			
Azamî tonaj	146.800 t.	180.000 t	108.400 t
« sayı	15	18	12
Tip büyüklüğü	10.000 t. 20.3 s/m top		
B (Sınıf (15 lik veya daha fazla)			
Azamî tonaj	192.000 t.	143.500 t.	100.450 t,
Tip büyüklüğü	10.000 t. 15,5 s/m top		
Münakale sınırı	% 10 n Muhriplere		
Her iki kruvazör sınıfı			
Azamî tonaj	339.000 t.	323.500 t.	208.950 t.
Yaş sınırı	Yirmi sene		
Muharipler:			
Aazamî tonaj	150.000 t.	150.000 t.	105.500 t.
Tip büyüklüğü	150.000 t; % 16 sı için 1850t, s/m top		
Yaş sınırı	onaltı sene		
Münakale sınırı	% 10 B sınıfı kruvazörler		
Denizaltı gemileri:			
Azamî tonaj	52.700 t.	52.700 t.	52.700 t.
Tip büyüklüğü	2000. t. 13 s/m top; en çok 3 gemi için 2100 t.		
Yaş sınırı	15.5 s/m top onüç sene		
Serbest kalanlar:	Serbest		
Denizüstü gemileri :			
Azamî tonaj	600 t. a kadar her türlü silâh serbet, 2000 t. a kadar silâh ve		
Tip büyüklüğü	sürat kayıkları; yardımcı gemiler muayyen şartlar içinde		
Döğüş gemileri:			
Yapmamak devresi	1936 ya kadar uzaltılmıştır.		
1931 e kadar bozulacak	5	3	1
1931 den itibaren mevcut	15	15	9

Tablo № 1
1934 Washington Antlaşması

	İngiltere	Birleşik Cumh.	Japonya	Fransa	İtalya
Döğüş gemileri:					
Azamî tonaj (1)	525000	525000	31500	175000	175000
Sayı nisbeti	5	5	3	1.75	1.75
Tip büyüklüğü	33,000 t. 40.6 s/m top				
Yaş sınırı	yirmi sene				
Yapmamak devresi	1931 e kadar. İngiltere, Fransa, İtalya haric				
Tayyare ana gemisi :					
Azamî tonaj	135000	135000	81000	60000	60000
Sayı nisbeti	5	5	3	1.75	1.75
Tip büyüklüğü	27.000 t. 20.3 s/m top				
Yaş sınırı	Yirmi sene				
Kruvazörler:					
Azamî tonaj	Mahdud değil				
Tip büyüklüğü	10.000 t, 20.3 s/m top				
Yaş sınırı	Mahdud değil				
Muhripler:	Mahdud değil				
Denizaltı gemileri :					
Yardımcı kruvazörler :	15 s/m lik topa kadar silâh				
Deniz üsleri:					
Yapılmasına izin olanlar:	Kanada Avusturalya Yeni Zeland	Ana vatan Alaska Hanvar	Ana vatan ve komşu adalar	Girmedi	Girmedi
Yapılması yasak olanlar:	Singapor Hongkong	Filipinler Alenten	Kuril Bonin Formosa Peskador		

(1) İngiliz tonu ve Standard deplacement, yani mahrukat ve fid suyu haric.

E. Bnb.
Mithat

İngilterede yapılan büyük posta vapurları hakkında

534 № nın deniz harbi cihetile kıymeti:

(Bu gemi 80 bin ton kadar olacaktır).

İngiltere (Cunard) kumpanyası tarafından tezgâha vazedilen muazzam posta gemisi (534 №) hükûmetin müşterek mali yardımile ikmal edilmek üzeredir. Bu yardım harpte bu gemiden istifade maksadiledir. Milli müdafaa kanunu Bahriye nezaretinin bu tarzda yardımına müsaade etmektedir. Çünkü böyle bir gemi deniz harb kuvvetlerinin arkadaşıdır. Lozitanya ile Moratanyada bu tarzda Bahriye nezaretinin taleb ve ihtiyaçlarına uygun bir surette yapılmıştı. Birinci gemi ticaret sahasında çalışırken malûm akibete uğradı. Moritanyaya ise vazıyed edildi. Teslih edildi ve o suretle kullanıldı.

Bir harpte (534) numaralı bu muazzam geminin yüksek bir mahiyet ve kıymeti vardır. Bu geminin maimahrec ve sürati hakkında kat'i ve teferruatlı malûmat henüz yoktur. Fakat şu muhakkaktır ki bu gemi mevcud ticaret gemilerinin en büyüğü ve en süratlisi olacaktır. Harpte en iyi bir surette bu gemi nasıl kullanılacaktır? Buna karşı varid olacak ilk cevab « Tehlikeye atılması cihetile kıymetlidir. » tarzında olacaktır. Yani o ne kadar kıymetli ve mühim vazife ve mevkiinde kullanılırsa onun emniyetini temin etmek te en lüzumlu kayitlerden, mecburiyetlerden birisi olacaktır. Onun yardımcı bir kruvazör olarak kullanılması vehleten akla gelir. Fakat bu vazifede sürati cihetile noksandır. 40 mil süratindeki bir süper destroyerle muharebe etmemek için çekilebilecek bir sürati

haiz değildir. Böyle bir geminin ne suretle teslih edileceği hakkında malûmatımız yoktur. Bunun ne derece düşünüldüğünü bilmiyoruz. Çünkü böyle 300 metre tulündeki bir gemiyi kuvvetli ve zırhlı bir kruvazör farzederek 14 s/m lik top taşıyan geminin ağzına terketmek muvafık olamaz.

Konvoy meselesi:

Asker ve eşya nakli cihetile böyle bir gemi şüphesiz bir çok faideleri camidir. Çünkü konvoy ne kadar küçük olursa muhafazası o kadar kolay olur. Büyük gemiler küçüklerden daima süratlidir. Ve denizaltı gemilerinin bulunduğu sahadan geçmek için sürat en iyi bir yardımcıdır. Bu tarzda yarım düzine gemiden mürekkeb konvoyun toplanması çok elverişlidir. Fakat bu sahada kat'i tahdidat vardır.

534 gemisi eb'adında yarım düzine gemi bulunursa bunların müştereken istihdam ve istimali böyle tip gemilerin ayrı olarak istihdamından çok kolaydır.

Bir harb gemisi ne kadar büyük olursa muhafazası da o derece daha iyi ve mükemmel olur. Büyük posta gemilerinde ise hedef büyüdüğü nisbette muhafazası tezayüd etmez. Evet üzerinde iyi top plâtformu bulunur. Böyle gayrı mahfuz bir tekneye bir çok topların vaz'ı bir çok sahra bataryasını hava hattına (Yani açığa) toplamak demektir. Bir tehlikeli işde kullanırken çok kıymetli olmasından dolayı tam ihtiyat tedbirlerinin alınması lâzımdır ki bu keyfiyet denizcileri sıkar. Büyük bir gemi bizatihi büyük bir kıymeti haizdir. Fakat bu kıymet kâfi derecede muhafız gemiler tahsisi mecburiyeti olunca azalır. Bilhassa müteşebbis tayyarecilere karşı kıymetli ve mühim hedef teşkil eder. « Ve kâfi muhafaza » meselesinin bu vaziyette izahı kolay değildir.

Fransada sahil motorbotlarının canlanması:

19 tonluk küçük motor torpitobotları üzerinde son defa kazanılan netice yani Sen Nazer ile Brest arasındaki 350 kilometrelik mesafeyi yolda denizli havaya rasgelinmesine rağmen 3,5 saatten az bir zamanda 40 mil gibi vasati bir süratle kat' etmesi bahriye muhitinde mühim tesirler uyandırmıştır. Bu işi

ancak büyük süper destroyerlerin yapabileceği zanedilmekte idi. Bu netice V. B. T. 10 motorbotunun ve bu gibi münasib şekilde ve kâfi motor kuvvetine sahib teknelerin açık denizde de kullanılabileceğini göstermektedir.

Bu mesele yeni bir tabiyevi ufuk açmıştır.



(Marine Engeering & shipping age) mecmuası Temmuz 1934 nüshasından

Çeviren
Dz. Yzb.
Ata Nutku

Tayyare gemileri

Büyük devletlerin bahriyeleri tayyare gemilerini lüzumlu bir tip harb gemisi olarak kabul etmelerile beraber bu gemiler de eski arkadaş gemileri olan dretnotlar, kruvazörler, destroyerler gibi Vaşington ve Londra muahedelerile maimahrec her bir bahriye için mecmu maimahrec ve ana bataryalarının kuvveti itibarile muayyen hudutlar dahiline alındı.

Londra muahedesi bir tayyare gemisini: Maimahreci ne olursa olsun başlıca ve bilhassa tayyare taşımak ve üzerinde uçub inebilecek surette inşa edilmiş olan herhangi bir satıh gemisi olarak tavsif ediyor. Top cesameti (6.1) pusu tecavüz etmiyecektir.

Vaşington muahedesi mucibince standard maimahrec (27000) tonu tecavüz etmiyecektir. Ayni muahede mucibince İngiltere ve Amerika her biri mecmuan (135000) ton Japonya (81000) ton Fransa ve İtalya beheri (6000) tonluk tayyare taşıyan gemi yapabileceklerdir. Harb esnasında tayyare uçurabilecek fakat üzerine inilemiyecek surette teçhiz edilmiş olan gemilere deniz tayyaresi taşıyan gemiler diyoruz ve bunlarda da bu cins tayyare bulunuyor. Avustralya donanmasındaki (Albatross) ve fransız bahriyesindeki (Commandant Teste) bu tipe birer nümunedirler, bunlar Vaşington muahedesindeki maimahreçlere dahil edilmemişlerdir.

(Wright brothers) müessisesi her nekadar (17-Birincikânun-1903) tarihinde bir tayyareyi bu suretle muvaffakıyetle uçurabilmekle beraber keşif ancak (1908) de Amerika ve Fransada bilâmel tatbika başlanmıştır. Avrupada olduğu gibi hükûmet te bu

hususla alâkadar olarak bu keşfin askerî sahaya tatbik edilebilme imkânını dikkatle takib etmiştir.

Amerikada tayyarelerin deniz hususatında muhtemel faydaları derhal takdir edilerek gemiler üzerinde tecrübe teklifleri yapılmıştı. (14-İkinciteşrin-1910) da, Curtis müessesesinde evvelce mustahdem olan (Engene Ely) Amerikanın (Birmingham) kruvazörünün üst güvertesinde kurulmuş olan (82) kadem boyunda (24) kadem genişliğinde ve ufkiye (5) derece meyilli bir satıhtan bir tayyare uçurdu. Kabili istifade mesafe (57) kadem idi ve (Ely) pletformdan tayyaresile kurtulduğu zaman üçma süratine vâsıl olmamakla beraber sudan olan (37) kademlik irtifadan istifade ederek uçmağa muvaffak oldu. İki ay sonra (18-İkincikanun-1911) de (Ely) Amerika kruvazörü (Pensylvania) nın vasat güvertesinde (120) kadem tulünde ve (32) kadem arzında (2.5) derece meyilli bir satıh üzerine muvaffakıyetle indi. Tayyarenin süratini tenkis ve tevkif için üçer kadem aralıkla arz istikametinde (22) tane çelik tel gerilmişti. Tellerin iki uçunda (50) şer librelik sıkletler asılı idi. Tayyarenin alt tarafında tellere takılarak tayyarenin süratini kesmek üzere bir çıkıntı konulmuştu. Tayyare inerken en baştaki (11) telin üzerinden geçti fakat mütebakisinin üzerinde durdu. Tellerin üzerinde durmaması ihtimaline karşı (50) kadem ileriye burandadan bir perde gerilmişti. İndikten (45) dakika sonra (Ely) pletformdan uçtu. Bindiği tayyare üç tekerlekli bir kara tayyaresi idi. Sıkleti (1000) libre, uçma sürati saatte (35) mil idi. Her nekadar iki halde de hava şeraiti müsaid olmakla beraber gemiler duruyordu. Tabiî bu tayyareci için mühim bir zarardır. (Birmingham) ın (10) mil süratle seyri tasmim edilmişti.

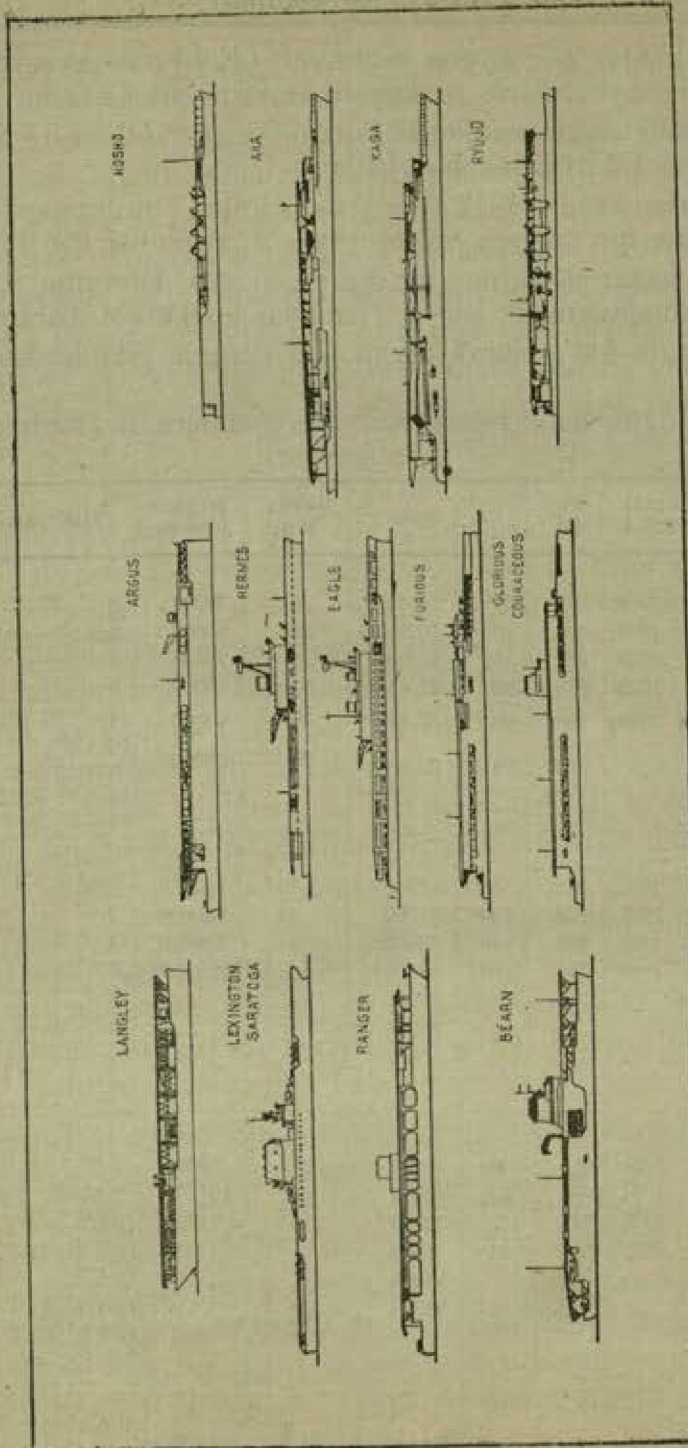
(Ely) nin cesurane gayreti, baş tarafta bir uçma mevkii ve kıçta inme mevkii ve buradaki durdurma tertibatı tayyare gemileri dizayninin esasını vermiş oldu. Yalnız burada lâzımgelen bu iki pletform arasında tayyarelerin kıçtan başa kolaylıkla geçebilmesi için bir geçid ve hangarlara lüzum vardı. Binaenaleyh (1911) de hevesli bir tayyareci olan amiral (Mark Kerr) in bahriye nezaretine bu hususatı temin eden bir dizayn ver-

diğini okumak bize hayret vermiyor. (Ely) nin tayyaresini hali hazırdaki tayyarelerle mukayese etmekte enteresandır. Zira bunun sıkleti şimdi gemilerde kullanılanların (4 ilâ 8) de biri ve sürati ise (4 ilâ 5) te biri kadardı.

(Birincikânun 1912) de (Beardmore) müessesesi bahriye nezaretine bir tayyare ve destroyer ana gemisi için bütün tafsilâtına kadar işlenilmiş bir dizayn arzetti. Dizaynin gayet dikkatle mütaleasından sonra firmaya teşekkürle beraber bahrî ihtiyaçların kat'i olarak tayini için denizde gemilerden uçuru-

Büyük bahriyelerin tayyare gemilerinin evsafının mukayesesi

Gemi	İkmal tarihi	Boy K.	Genişlik K.	Maimahrec t.	Sürat Kn.	Beygir kuvveti	Silâhları	Takribî tayyare adedi
İngiliz								
Argus	1918	567	75	14,450	20	20000	6-4" T. T.	15
Hermes	1924	600	70	10,850	25	40000	6-5,5"	15
Eagle	1924	667	105	22,600	24	50000	3-4"	21
Furious	1925	786	90	22,450	31	90000	9-6"	35
Courageous	1928	786	90	22,500	30 ½	90000	4-4" T. T. 10-5,5"	50
Glorious	«	786	90	22,500	30 ½	90000	3-4" T. T. 16-4.7" T. T. 16-4.7" T. T.	50
Amerika								
Langley	1922	542	65	11500	15	7150	4-5"	30
Saratoga	1927	888	106	33000	34	180000	8-8"	80
Lexington	1927	888	106	33000	34	180000	12-5" T. T.	80
Ranger	1934	765	80	13800	29 ¼	53500	8-8" 12-4" T. T.	76
Yorktown	. . .	. . .	. . .	20000	. . .	. . .	8-5" T. T.	. . .
Enterprise	. . .	. . .	. . .	20000	. . .	. . .	. . .	. . .
№ 1	. . .	. . .	. . .	15000	. . .	. . .	. . . . . .	. . .
Japonya								
Hoşho	1924	510	48	7470	25	30000	4-5.5"	26
Akagi	1927	763	92	26900	28 ½	131200	2-3" T. T.	50
Kaga	1928	715	102	26900	23	91000	10-8"	60
Ryujo	1933	549	61	7100	25	40000	12-4.7" T. T.	. . .
№ 1	. . .	. . .	. . .	10000	. . .	. . .	10-8" 12-4.7" T. T.	. . .
№ 2	. . .	. . .	. . .	10000	. . .	. . .	12-5.1" T. T.	
Fransa								
Bearn	1928	597	89	22146	21 ½	37000	8-6.1" 6-3" T. T.	40



lacak tayyareler üzerinde kâfi tecrübe yapılamadığı şimdilik bu husus üzerinde daha derine gitmenin şayanı tavsiye olmadığı söylenmişti. Altı sene sonra ayni firma en münasib olan ilk tayyare gemisini (Argus) ı ikmal etti. (1914 ve 1915) bahriye bütçesinde deniz tayyaresi taşıyan yani bir gemi için (81000) dolar konulmuştu. Bu geminin (Blyth) tersanesinde yapılmakta olan ve sonradan ismi (Ark Royal) olan bir tüccar gemisinin (1913) nihayetlerinde satın alınarak inşası tasavvur edilmekte idi. Bu gemi kızakta bulunan müteaddid gemilerin muayene-sinden sonra ve inşaatındaki terakkinin üzerinde yapılması tasavvur olunan vâsi tadilâta müsaadesi dolayısile intihab edilmişti.

Gemi tamamile yeni baştan dizayn edildi. Tadilât meyanında vasatta bulunan ana makinenin kıça nakli ve tayyarelerin konulması için uzun bir ambar temini (30 X 40) kadem ab'adında bir ambar ağzının bu ambarın üzerine yapılması, hangarların bordalarına valgang hücereleri yapılarak muhafazasının temini, ambarda ve geminin bordasında bulunan tayyarelerin kumanda etmek üzere iki tane dikme yapılması, baş güverte-deki demir ve zincirin tayyarelere uçma sahası temini için kesilerek bir altındaki güverteye alınması ve tamir için atelyeler yapılması vardı. Bu tadilâtla (Ark Royal) on deniz tayyaresi alabiliyor ve (103) kadem boyunda temiz bir uçma güvertesi ve baş uçma güvertesine muayyen hafif meyli vermek üzere müteaddid su safra sarnıçlarını ihtiva ediyordu.

Harb çıktığı zaman İngilterede tayyare gemisi yoktu. Fakat (Hermes) hemen müteakıben baş güvertesine raylar konulmak suretile tekrar teçhiz edilerek (Dover) de vazifeye başladı ise de (1914) I. Teşrininde bir düşman denizaltı gemisi tarafından batırıldı. Manş kanalı için yapılmış olan üç gemi süratle tayyare taşımak üzere hangarlar ve kıçta tayyareleri sudan içeri alan ve dişarı bırakan dikmelerle teçhiz edildi.

Bunların beheri dörder tayyare taşıyordu. Sonraları (1915) te (Vindex), (1916) da (Manxman) ismindeki gemiler alınarak kıç tarafına kreynler ve hangar yapıldı, baş taraflarına da yine hangar ve uçurma pletformu yapıldı. (Campania) ismindeki gemi satın alınarak baş tarafına (10) tayyare almak üzere

hangar ve uçmak için güverte yapıldı. Bu güvertenin boyu (230) kademdi. Tayyarelerin botlarının altında güverteden kalkmak için tekerlekli arabaları vardı. Tayyare güverteden kalkar kalkmaz bu araba tayyareci tarafından bırakılabilecek surette yapılmıştı. Sonraları bu otomatik olarak güvertedeki tertibatla temin edilmişti.

(1916) nın sonlarındaki tecrübeler kara tayyarelerinin deniz tayyaresine tefevvuk ettiğini ve Şimaldenizinde süratli kruvazörlerle beraber çalışabilmek üzere daha seri tayyare taşıyan daha büyük gemilere ihtiyac hâsıl olduğunu meydana çıkardı.

Umumiyetle kara tayyareleri kullanıldığı cihetle daha büyük ve seri gemilerde kara tayyarelerinin inib kalkabilmesi için daha müsaid bir saha temin edilebilecekti.

(1917) Martında (Furious) hafif kruvazörünü bu hizmete göre tadil etmeğe karar verildi. Baş tarafındaki barbet ve toplar kaldırıldı. (228) kadem boyunda (50) kadem genişliğinde bir uçma pletformu ve tam bunun altındaki kasaraya da hangar yapıldı.

Böyle büyük bir sahaya inmenin bilhassa geminin alabileceği yüksek süratte kolay olabileceği ümid edilmişti. Uçmanın gerek deniz ve gerekse kara tayyarelerile nisbeten kolay olduğu tezahur etti. Filonun şefi olan (Duming) kullandığı tayyare ile birinci seferinde güverteye muvaffakıyetle inmekle beraber ikincisinde tayyare bordadan dişarı çıktı ve tayyareci boğuldu. (1917) Sonbaharında kıç tareti ve direği kaldırılarak (284) kadem boyunda ve (70) kadem genişliğinde bir inme yeri yapmağa karar verildi. Bu saha bacadan kıça kadar imtidad ediyor ve altı da hangar oluyordu. Kara tayyaresi bu sahaya kolaylıkla indi. Yalnız bacanın arkasında hava cereyanlarının girdaplar yapması bu işi biraz zorlaştırmıştı. Bundan sonra bu güç ameliye için güvertenin tamamile pürüzsüz olmasının en iyi şeraiti vereceği anlaşıldı. (Furious) ingilizlerin tamamile tayyare gemisi olarak tahvil edilmiş kıçta ve başta inme ve kalkma güverteleri olan ilk gemisidir.

Bu tecrübeler (Argus) un tayyare gemisi haline getirilmesi için çok yardım etti. (1916) Ağustosunda (Beardmore) mü-

essesesinin harpten evvel başlamış olduğu bir yük ve yolcu gemisi satın alınmasına karar verildi. Gemi yeniden dizayn edildi. Ve alt kısmı muhafaza edilerek üst kısmı tamamile tadil edildi. Geminin hemen hemen bütün boyunca imtidad etmek üzere bir uçma güvertesi yapıldı ve tam bunun altına merkez hattı cıvarına iki ufki baca konulacak duman ve gazler fanlar vasıtasile yandan kıça tevcih edildi. Bunun altına (330) kadem tulündeki hangardan tayyarelerin güverteye ve güverteden hangarlara nakli için büyük bir asansör yapıldı. Ayrıca tamir atelyeleri ve ambarlar yapıldı. Aslında uçma güvertesinde, bordalarda ufak binalar ve bunların üzerinde bir köprünün üzerinde seyir kamarası tertib edilmişti. Fakat (Furious) güvertesinde hava cereyanlarının verdiği müşkülât üzerine bunlar da kaldırılarak seyir kamarası baş tarafa tertib edildi.

(Argus) (16 - Eylûl - 1918) de tamamlandı. Dört senelik harb zamanı esnasında deniz hava silâhının müşkülât ve acı ile kazandığı tecrübe ve fikirler bu gemide tatbik edilmiş olmakla beraber gemi harbe iştirak için geç kaldı. Fakat o zamanlar tayyare gemilerini ıslâh ve iniş kalkış için mevzuubahs olan müteaddid projeler bunlara tatbik ve tecrübe edildi.

Sırf tayyare gemisi olarak dizayn edilen (Hermes) için inşa emri Armstrong müessesesine (1917) de verilmiş olub ayni müessesenin kızağında denize indirilmeğe hazır bulunan Şilinin (Almirante Cochrane) ismindeki hattıharb gemisi de tayyare gemisi yapılmak üzere satın alınarak ismi de (Eagle) konuldu.

Her iki gemi de beylik tersanede (Şubat - 924) te tadil ve ikmal edildi. Bunların her ikisinde de tam boylarınca imtidad eden uçma güverteleri, sancak taraflarında baca ve apteyklerin geçtiği direk ve seyir köprüsünün bulunduğu bir odacık vardı. Her iki gemide de uçuş güvertesinin kıç tarafı hafifçe aşağı doğru meyilli olarak kıvrılmış olub bundan maksad tayyarenin birdenbire yolun arzanî kenarını bulmaması ve ayni zamanda hava cereyanlarının girdab yapmasına mâni olmak içindir. Bacanın hava cereyanları dolayısile mevcudiyeti hakkında şüphede kalındığı cihetle (Furious) un son tadilâtında gemi dümdüz

güverteli olarak tertib edilecek baca ve apteykler hangarların üst tarafına uçma güvertesinin altına ufkî borular halinde yapıldı. Bu gemi iki kat hangarlı olarak tertib edilen ve uçuş güvertesi başa kadar imtidad eden ilk ingiliz tayyare gemisi olmuştur. Üst hangar güvertesini teşkil eden ikinci güverte başa kadar temdid edilerek burada hafifçe aşağı doğru inhina verilmiş ve ikinci tâli bir uçma güvertesi teşkil edilmiştir.

(Glorious ve Courageous) tadil edilen en son gemiler olub burada adacık mümkün olduğu kadar ufak yapılarak imkân müsaadesi nisbetinde baş tarafa tertib edilmiştir. Uçuş güvertesi (Furious) de olduğu gibi kısa kesilmiştir.

İngiliz tayyare gemilerinin inkişaf ve geçirdiği istihale yukarda kısaca hulâsa edilmiş olub bu gemileri diğer milletlerin cetvelde gösterilen tayyare gemilerile mukayese etmek entere - sandır. Bu (15) tayyare gemisinden yalnız dördü esasında tayyare gemisi olarak dizayn edilmiş olub bunlarda : (Hermes, Hosho, Ranger ve Ryujo) dır. Tadil edilenlerden (Bearn, Eagle ve Kaga) hattıharb gemileri ibi. (Akagi, Saratoga ve Lexington) muharebe kruvazörü; (Courageous, Furious ve Glorious) hafif zırhlı muharebe kruvazörleri; (Vergus) yolcu ve yük gemisi; (Langely) bahriyenin kömür gemisi olan (Jupiter) idi.

Bu gemilerin tadilen yapılmalarındaki sebeb bilhassa sonuncular için iktısadî düşüncelerdi ve çok kuvvetle mümkündür ki eğer bu gemiler doğrudan doğruya tayyare gemisi olarak yeniden dizayn edilselerdi başka evsafta olurlardı.

Tayyarelerin harekâtı için olan başlıca hususat yine ayni olurdu.

Siloetlere bakarsak üç İngiliz dört Amerika iki Japon ve bir Fransız olmak üzere (10) tayyare gemisinden uçuş güvertesi tam gemi boyunca imtidad eden yalnız bir gemi vardır. Diğer beşinde bu güverte baştan haylica bir mesafede durdurularak ana güveretenin altında da ayrıca bir uçuş güvertesine müsaade ediyor. Tayyare harekâtı için muhtelif usuller bu iki sistemdeki güverteye göre tahavvül eder.

Gemilerin sekizi adalı sistemi olub baca, direk, seyir kamaraları ve ilâ . . . . Sancak taraftadır. Geri kalan yedi gemi de

düz uçuş güvertelidirler. Amerikanın (Ranger) i evvelce düz güverte olarak dizayn edilmişken sonradan inşaat esnasında adalı tepe tadil edilmiştir. Düz güverteli gemilerde tayyare pilotlarını güverteye inerken çapariz verecek olan duman ve gazlerden muhafaza için baş vurulan çareler siloetlerde görülmektedir. (Vargus, Furious) da tam uçuş güvertesinin altında ve ufkî olarak ta kıça kadar imtidad eden sancak iskele borular vardır. Bu borular burada aşağı doğru tevcih edilmiş ve gazler denize inmeğe icbar edilmiştir. Burada gazlerin mühim bir kısmı tekâsüf veya teressüb eder. (Kago) da ayni tertibat vardır. Yalnız denizden biraz daha yüksektir. (Hosho)-nun üç bacası amudî durduğu zaman uçma güvertesini tecavüz etmekle beraber uçma harekâtının başlamasile menteşeleri vasıtasile aşağı kıvrılırlar. (Langely) ın daha ufak iki bacasının da ayni şekilde menteşeli olduğu söylenmektedir.

(Akagi) nin sancak tarafında ufkî ve kenarı aşağı doğru kıvrık bir tek bacası; (Ryujo) nun böyle iki bacası vardır.

(Ryujo) (7100) ton ve (Lexington) (33000) ton maimahreçleri Vaşington konferansındaki mukarreratın iki hududunu teşkil etmiştir. Amerika (Lexington) ve (Saratoga) nın - 135000 ton - ikmalile (69000) ton inşa hakkını mahfuz bulunduğundan beheri (13800) tonluk beş tayyare gemisi inşasına karar verdi. (Ranger) bunların birincisidir. (Yorktown) ve (Enterprise) beheri (20000) ton olub Ağustos 1933 te ısmarlanmış olub herhalde (13800) tonluklara tefevvuk edeceği anlaşılmaktadır. Japonya (Kaga) (Akagi) nin ikmalile (27200) tonluk bir hakkı haiz bulunuyordu ki (7100) tonluk (Ryujo) ve (10000) tonluk diğer iki gemi inşasile maimahreci tamamlamaktadır. Vaşington muahedesi yapılmadan inşa edilmiş olan tayyare gemilerini mevzuubahs etmiyoruz. Fakat en ufak ve en büyük maimahreçler arasındaki (20000) tonluk fark izale edilerek (16000) ilâ (22000) ton arasında bir standard maimahrec intihabı daha iyi olurdu. Cenevrede İngiltere hükûmeti beher vahidin azamî maimah - recini Vaşingtondaki (27000) yerine (22000) olmasını ve mecmularında (135000) yerine (110000) olmasını ileri sürdü.

Eski tayyare gemilerini nazarı itibare almazsak cetveldeki süratler (23 ilâ 34) not arasındadır. Aslında tayyare gemisi olarak dizayn edilmiş olan (Hermes, Hosho ve Ryujo) (25) not; (Ranger) (29. 25) not (Yorktown ve Enterprise) ın de (Lexington) süratinde dizayn edildiği rapor edilmektedir.

Esliha azami ehemmiyeti haizdir. Evvelce söylediğimiz gibi (Lexington) ve (Saratoga) (Akagi) ve (kaga) daki (8) pusluk toplar anormal olub Vaşington muahedesinde müttefikan kabul edilmişti. Londra muahedesi mucibince müstakbel tayyare gemilerindeki toplar (6.1) pusu tecavüz etmiyecektir. Son sistem tayyare gemilerinde tabiye edilen toplar yalnız tayyare defi topları olub alelûmum harb gemilerinde bu maksad için kullanılan topların çapında yani ingiliz bahriyesinde (4.7) pus Amerika bahriyesinde (5) pus Japon bahriyesinde (5.1) pustur.

Memul edilebilecegi gibi tayyare gemilerinde, harb gemilerinde mevcud olmıyan tertibat mevcuttur. Hangar irtifaları (17 ilâ 18) kadem irtifaında (50 ilâ 60) kadem genişliğinde (400 ilâ 500) kadem boyunda olub herhangi bir harb gemisinde bulunmıyan büyük, açık sahaları vardır. Bu sahada umumiyetle tayyare benzini mevcud olub tehlikeli sahalar şeklinde muameleye tâbi tutulur. Sabit arzani taksimat perdesine müsaade olmadığından hangarların taksimatı yangına mukavim çelik sarılır perdeler - dükkân kepenkleri gibi - mevcud olub tepelerindeki elektrik motorları vasıtasile açılıb kapanır. Hangarlarda baştan aşağı yangın söndürmek üzere su püskürme tertibatı ve geminin yangın boruları devresine bağlı söndürme tertibatı mevcud olub hangarın herhangi bir yerinden ani olarak harekete getirilebilecek şekildedir.

Uçma güvertesindeki yangınlar için köpük ceneratörleri vardır.

Tayyareleri uçma güvertesinden hangara ve hangardan uçma güvertesine nakledecek büyük asansörler hususî evsafı haiedir. Alelûmum her hangarın iki başında birer asansör tertib edilmiş olub tayyarelerin kanatları açık olarak girebilmesi için (50) kadem genişliğinde ve (45) kadem boyundadır. Son sistem tayyare gemilerinde bu asansörler haydrolikle çalışmakta olub süratleri de nisbeten yüksektir.

Hangarlar geminin tulünün mühim bir kısmını ve genişliğinin merkezde (50 ilâ 60) kademini işgal ettiği cihetle baca apteykleri, makine ve kazan havalandırma kaportaları ve gemi havalandırma tankları gibi manialar bulunmamalı ve bunlar hangarların döşemesinden yukarda bordada olmalıdır. Binaenleyh hangarların harıcindeki sahalarda gemi pek girift bir haldedir. Filikaların istifi adi harb gemilerininkinden daha zordur. Ne matafora ne de dikme konulamamaktadır. Bunların yerine ufkî yan mataforaları konulmuştur. Toplara cepane sevkı de haylı müşküldür.

Çok adetteki tayyare için lâzımgelen matlûb miktardaki benzininin depo edilmesi tayyare gemilerine has bir vasıftır. Bunlar büyük üstüvani sarnıçlar içinde geminin bünyesile hiç alâkası olmamak üzere nihayetlerine konulur.

Durdurma donanımı enteresan ve müşkül bir meseledir. Bu donanım sıkleti (3000 ilâ 8000) libre arasında değişen ve donanımın teline takıldığı andeki sürati çok miktarda değişen muhtelif tipteki tayyareleri muayyen ve matlûb bir süratten ziyade tevkif etmemek üzere dizayn edilmiştir.

Halihazır Amerika tayyare gemilerinde bu donanım 1911 de (Ely) nin (Pensylvania) nın güvertesinde tertib etmiş olduğu iptidaî tertibatın inkişaf etmiş halidir.

Bu uçma güvertesinin baş tarafında tertib edilmiş olan büyük arzani rüzgâr perdeleri tayyare gemilerinin diğer bir hassasıdır. Bunlar şakulî olarak dikildikleri zaman arkasında bulunan tayyarelere uçurulmazdan evvel yapılması icab eden nihaî ayarlara müsaade edebilmek üzere yapılmış bir muhafaza teşkil eder. Bu perdeler o şekilde yapılmıştır ki aşağı indirildiği zaman tayyarelerin üzerinden geçmesine bir mania teşkil etmezler. Uçma güvertesi dümdüz olan tayyare gemilerinde aynı maksad için kenarlarına yine buna benzer tulânî perdeler tertib edilir. Diğer sistemlerde adanın kendisi bu maksad için çok faidelidir.

Fransızca « La Vie Et la Science » mecmuasından

Yazan

P. DevauX

Çeviren
Sn. Hr. Yzb.
Sedad Şevket

Büyük gemilerin pervanelerinin elektrikle tahrikinin faideleri

Halen Sennazar tezgahlarında bahriye inşaat mühendislerinin inşasına çalıştıkları Normandi transatlantiğinde göze çarpan teçhizattan en mühimmi kuvvei muharrikesini türbo alternatörler teşkil edib ticareti bahriye inşaatının bu güne kadar geçirdiği safhaların şaheser bir nümunesidir. 76500 Tonajındaki bu muazzam teknenin kuvvei muharrikesi 160000 beygir kuvvetinde olub pervaneleri elektrik motorlarile dönen ve bu motorlara kudreti elektrikiye veren dört türbo alternatörden ibarettir. Beher alternatörün takati 34200 kilovat bulunmaktadır. Alternatörlerin dördü de çalışıb 160000 beygir kuvveti yaptığı zaman mezkûr tekneyi saatte 30 yani 36 kilometrelik bir süratle götürmeğe muktedir olduğu hesab edilmiştir. Kudreti elektrikiyenin motorlarla pervanelere tatbikı keyfiyetine güzel bir nümune teşkil edecek olan bu yeni ve dünyanın en büyük gemisi fransız inşaatı bahriye tekniğinin gittikçe tekâmül etmekte olduğunu gösteren bir propagandadır. Gemilere kuvvei muharrike vaz'ı her zaman için inşaiye mühendislerini çok uğraştıran yorucu bir iştir. Makine ile pervane arasındaki şaft kaldırılarak türbo alternatörlerde hâsıl edilen elektrik takatini pervaneye bağlı motorlara tatbikile pervanelerin tahriki yeni başlamış bir iş değildir. Pervanelerin elektrikle tahriki oldukça eski ve şimdi günün başlıca teknik meselelerinden birini teşkil etmektedir. 1919 senesindenberi bu işle inceden inceye meşgul olunmakta ve hâlâ da yeni yeni müşküller çıkmaktadır.

Buhar türbinlerinin mütenavib makineler yerine kaim olduğu tarihten itibaren türbinlerin süratinin pek yüksek bulunması dolayısile pervanenin slip yapmıyacak bir devre kadar adedi devrinin indirilmesi için tenzili sürat dişli donanımları kabul mecburiyeti hâsıl olmuştu.

Mihanikî dişli donanımlarının yapacağı ihtizaz ve çıkartacağı arızalar nazarı itibare alınmış ve türbin ile pervane arasındaki şaftın kaldırılması sıkletin azalmasını ve asgarî devirden azamî devre kadar, tehlikeli devirler de dahil olmak üzere pervaneye tam bir akord dahilinde mihanikî kudretin geçmesi, aksi hareket donanımının daha kullanışlı olması ve emniyet derecesinin fazlalaşmasını gösterir ki türbo alternatörlerle pervane tahrikinin en büyük faide ve rüçhaniyetlerini teşkil eder. Fakat bu yüksek faidelere rağmen kudretin pervaneye elektrikle intikalinde tamamile mihanikî bir surette intikaline nazaran kifayetinde hafif bir düşüklük tevlid ettiği ve bu birleşik elektro mihanik teçhizatının fiatının pahalıya mal olduğu görülmüştür. Hafif tonajlı gemi teknelerinde dizel elektrik tertibatile pervanelerin tahriki fevkalâde iyi neticeler verdiği ve yeni doğmakta olan bu sahadaki inşaatın ilerde büyük tonajlı gemilere de ilâvesine başlanacağına şüphe edilmemelidir. Yeniden bu hususa aid teknik kombinezonlar esaslı bir surette tetebbü edilmiş ve gemilerin selâmeti seyrile evvelce bulunan süratlerin fevkinde daha yüksek bir süratin muvaffakıyetle elde edileceği kanaati hâsıl olmuştur.

Gemilerin pervane kuvvei muharrikesinin elektrikle mücehhez olması hiç bir zaman bu günkü kadar fazla alâka ile takib olunmamıştır. Muhtelif memleketlerin bahriye inşaat lâboratuvarlarında yapılan model tecrübelerinde çok derin tetebbü neticesi pervane kuvvei muharrikelerine müteallik yeni yeni formüller bulunmuştur. Dünya ticareti bahriye filosunda beygir kuvveti rekorunu muhafaza eden Normandi transatlantiğinin teknesindeki 160000 beygir kuvvetindeki türbo alternatörler bu yenilikler karşısında en fazla ehemmiyeti haiz olanlardandır. Pervane kuvvei muharrikelerinin elektrikle tedviri münakaşa kabul etmez yeni bir hakikat olub şaftların kalkmasına ve bundan

evvelki sistemlerin yerine namzet olmuştur. Normandi transatlantiğinin pervanelerinin tedviri elektrikle yapılması takarrür ettiği esnada amerikalılar da oldukça eski harb gemilerinden ve (NEW MEXICO) sınıfından bazı drednod kruvazörlerine 200000 beygir kuvvetinde türbo alternatörler teçhizine başlandığı öğrenilmişti. İlk defa olarak dünyanın en büyük lüks gemisine pervanelerinin tahrikinin elektrikle yapılması inşaat âleminde itirazlar uyandırmış ve bir kısım inşaat mühendislerinin fikrine göre harb gemilerile transatlantikler bu tertibatın konulmasının teknik mahzurları olduğu ve mevsimsiz bulunduğu ileriye sürülmüştü. Her makinenin tekâmül devresine gelinciye kadar bir çok istihaleler geçireceği ve bu zaman zarfında zuhûr edecek ârızaları önlemek üzere tedbirler alınacağı düşünülürse eser meydana geldikten sonra evvelce itiraz edenlerin sükûttan başka bir şey yapmadıkları görülmüştür. İşte Normandi için ayni itirazlar vaki olmuştur. Normandi tezgâhlarında bitmek üzere bulunurken bu itirazlar da kendiliğinden muntafi olacaktır. Biz burada hakikî teknik hututu içersinde pervanelere kudret nakli meselesinin faide ve zararlarını tetkik edeceğiz. Fötinger sistemi haydrolikli sürat muhavvilelerine bugün işe yaramıyacak kadar eski ve tarihe karışmış nazarile bakılabilir. Elektrik hakimiyetinin büyük gemilerde basit birer alet gibi kullanılmasının temininde elektrik mühendisleri uzun seneler uğraştılar. Bunlardan bir kısmı sinkron motorların diğer kısmı da asinkron motorların pervaneleri tahrikte amil olacağı hakkında uzun uzadıya münakaşalar yaptılar. Orta ve küçük tonajdaki gemilere de kuvvei muharrikesi dizel olan ve bu dizele bağlı bir daimî cereyan dinamosunun pervaneye merbut elektrik motorunu tahrikle mümkün olduğu ve bunun çok iyi neticeler verdiği görülmüştür. Aşağıda zikri geçecek bir kaç misalle elektrik ile pervane tahrikinin kolay bir iş te olmadığı anlaşılacaktır. Elektrikle pervane tahrikinde görülecek safhalar: Evvelce pervanelerin elektrikle tahrikinin yeknazarda bir vasıta olamıyacağına hükmedilmişti. İhtiraklı motorların husule getirdiği takat elektrik kudreti şeklinde pervaneye geçtiğinde, kudret iki defa tahavvüle

uğramış olur ki buradaki zayiat düşünülecek bir miktardadır. Normandi gemisinde yapılan tecrübelerde bu kudret zayiatının %3 ilâ % 4 olduğu ve orta tonajlı gemilerde de % 8 ilâ 10 a çıktığı görülmüştür. Bu zayiata rağmen hangi fevaide istinaden elektrikle kudret nakli tercih edilmektedir.

Elektrikle kudret nakli çok eskiden başlıyan bir fikirdir. Türbin ve dahili ihtiraklı makinelerin tekâmül devirlerinden evvel buna teşebbüsün faideli olmıyacağı düşünülmüş ve bundan sarfınazar edilmiştir. Dev adımlarla türbin ve dahili ihtiraklı makinelerin bugünkü terakkisi karşısında artık bu mâni de ortadan kalkmış sayılır. Netekim buharlı mütenavib makinelerde geçen 19 uncu asırdan şimdilere kadar hakimiyetini

Gemilerin isimleri	İnşa tarihleri	Tonu	Takat beygir kuvveti	Milliyeti
Kaliforniya	1927	20300	17000	Amerikan
Virginia	1928	20700	17000	«
Pensilvania	1929	20700	17000	«
Morrokasıl	1930	11520	16000	«
Orıyent	1930	11520	16000	«
President Hover	1931	21900	26000	«
President Kolidj	1931	21900	26000	«
Viceroy of India	1929	19700	17000	İngiliz
Stratenhaver	1931	22540	28000	«
Strahoyrd	1931	22540	28000	«
Kuvin of Bermuda	1931	22500	19000	«

devam ettirmiş ve pervanelere mihanikî kudreti doğrudan doğruya şaftlar vasıtasile vermiştir. Mütenavib makinelerin takat ve kifayetleri mahdud olduğundandır ki makine mühendisleri buhar türbinlerile dizellerin terakkisine daha fazla gayret sarfına başlamışlardır. Mütenavib makineler geminin ileri ve geri hareketlerinde hemen hemen ayni takati yaptıklarından gemilerin selâmeti seyri ve dar limanlarda manevraları cihetinden çok emniyetlidirler. Fakat bu istifadelere mütenazır mütenavib makinlerin sağlamlık ve deniz ortasında çıkaracağı arızaların azlığına ve ehemmiyetsizliğine rağmen buhar türbinlerinin yüksek beygir kuvvetini kaldırabilmesi ve âli süratli destro-

yerlerle posta gemilerinin büyük bir beygir kuvvetine ihtiyaç göstermesi keyfiyeti türbinlerin tekâmülü üzerinde yürünmesine sebeb olmuştur.

Yukarıdaki cetvel ingiliz ve amerikalıların inşa ettikleri tüccar gemisinden olub pervaneleri elektrikle tahrik edilmektedir. Aşağıdaki cevtvel de pervane kuvvei muharrikeleri tamamile elektrik olan amerikan harb gemilerini göstermektedir.

Gemilerin isimleri	İnşa tarihleri	Tonajı	Takati beygir kuvveti		Mil olarak sür'ati
Kalifornia	1919	32000	28500		21
Tenessee	1919	32000	28500		21
Kolorado	1921	32500	28900		21
Mariland	1921	32500	28900		21
W. Virginia	1921	32500	28900		21
Saratoga	1925	33000	180000	Tayyare	33.2
Lexington	1925	33000	180000	gemileridir	33

Dizel elektrikle kudret naklini bilâhare tetkik edeceğiz. Hali hazır türbinlerinde pek yüksek tazyik ve tamamile kuru buhar kullanılması türbinin süratli devri esnasında materiyal üzerinde hiçte iyi bir tesir yapmadığı tecrübelerle görülmüştür. Pervane bu yüksek devirde çalışamaz, slip yapar. Tenzili sürat donanımlarından haydrolikli veya mihanikî dişli donanımları veyahud ilerde bahsedilen türbo alternatörlerin çalıştırdığı elektrik motorlarile istenilen devir pervaneye verilebilir. Evvelâ haydrolikli ve mihanikî dişli donanımı tertibatını kısaca tetkik edelim:

Fötinger tipindeki mütevassıt vazifesi gören haydrolik tertibi : -

Haydrolik tertibatile kudret naklinde pervane şaftı türbine uzanan motor şaftının temdidinde bulunur. Bu türbinin en nihayetine bağlı ve hususî surette imal edilen bir sentrefigal tulumbasının yapmış olduğu kısa bir su devresi doğrudan doğruya pervane şaftındaki su ahizesine tesbit edilmiştir. Bu sistemle sürat kademesi 1:5 nisbetinde tenzil edilir. 1912 senesinde inşasına başlanan ve umumî harpten sonra ikmal edilen 10000 beygir kuvvetindeki alman Tirpiç gemisinin sürat kade-

mesindeki nisbet 1:5 olarak yapılmıştı. Geminin geriye hareketinde ikinci bir haydrolik ahizeye lüzum olduğundan bu tertibatın karışık ve amelî tatbik sahası olmadığı anlaşılmış ve terkedilmiştir.

Pervaneye mihanikî tertibatla (Şaftlar vasıtasile) kudret irsali

Türbinle pervane arasına mihanikî mütevassıt olarak dişli tertibatı konulur. Bu dişliler gemi bünyesinin yapacağı ihtizaz ve uğultularına mâni olabilecek tarzda fevkalâde bir istikrar ile imal edilirler. Şafta geçirilen ikinci bir türbinle pervanenin geri hareketi temin edilir. Gemi ileri giderken geri türbini valfları kondensere açılarak halâ dahilinde yani tazyiksiz olarak muhafaza edilir. Bu tertibat bir çok müşkülât arzedebilir.

1 — Materiyalın fiat ve sıkleti artar; geri türbininin halâ dahilinde bulunmak üzere kondensere raptına rağmen yataklarında yapmış olduğu delk vesair mukavemetler tesirile müşterek kifayet bir miktar azalır.

2 — Gemiyi geriye tahrik için lâzımgelen takat ileri tahrikinde kullanılan takatten çok noksandır. Bu sebepten limanlarda manevra güçleştiği gibi çarpışmak tehlikesi de vardır.

3 — Geriye hareket türbinlerinin kademelerinin az olması umumî buhar sarfiyatını yükseltir. Yukarda zikredilen bu mahzurlara mukabil elektrikle pervanelere kudret irsalinin faidelerini aşağıda sayacağız. Elektrikle pervanelere kudret nakli üç esas üzerine yapılır :

1 — Mütenavib cereyan tevlid eden türbo elektrik makinelerinin sinkron motorları çalıştırmasile.

2 — Elektrik mühendisleri tarafından yapılan tetkikat ve tecrübeler neticesinde sinkron motorların gemilere vaz'ından sonra asinkron motorların daha faık bir kifayet gösterdiği anlaşılmıştır.

3 — Dizel motorlara merbut dinamoların hâsıl ettiği daimî cereyanla pervaneye bağlı motorları döndürmesile temin edilir.

4 — Pervaneyi tahrik hususunda muhtelit bir sistem teşkil eden tertibatta ise ihtiraklı makine bir şaft vasıtasile doğruca pervaneye bağlandığı gibi tamamile ayrı bir membadan kudreti elektrikiye istihsal eden bir türbo alternatörün cereyanı ayni şaft üzerine dişliler vasıtasile merbut elektrik motorlarına verilerek pervanenin tahriki iki kudret membaından mihanikî ve elektrikî surette temin edilmiş olur. « Metrepoliten Wikers » tipini teşkil eden bu tertibatta elektrik teçhizatı kifayeti müşterekeyi yükseltmeğe sâyeder.

Gemilerin pervanelerinin elektrikle tahriki muhassenatı, tetkika değer bir mevzudur. Pervaneleri elektrikle dönen motorlarda husule gelen mihanikî ihtizazlar pervaneleri şaftla dönen tesisata nazaran 30 defa daha az ihtizaz yaptığı tesbit edilmiştir. Yalnız asinkron motorların kullanıldığı gemilerde motorun kutub adedini komitatör tertibatile değiştirmek mümkün olduğundan ihtizaz derecesinin şiddeti de değişir. Umumiyetle pervaneleri çalıştıran motorlar yekdiğerile paralel bağlanmış olub kudret membaları türbo alternatörlerdir. Bu alternatörler adeden pervane motorlarına nazaran daha noksandır. Normandi transatlantiğine vazedilen pervanelerin ikisi kutren ve piç itibarile büyük, diğer ikisi de daha küçüktür. Fırtınalı mevsimlerde ve bozuk havalarda geminin seyri müddetince « Kış pervaneli » denilen küçük pervaneler çalışır ve gemi nisbeten az bir sürat yapar. İyi havalarda kullanılan ve adına « Yaz pervanesi » namı verilen büyük pervanelere nazaran daha az bir kudret bel eder. Geminin tam yolunda iki gruplu türbo alternatör mezkûr yaz ve kış pervanelerine merbut dört sinkron motoru çalıştırır. Bu iki grub türbo alternatör yüksek bir kifayetle devreder; diğer ikisi de ihtiyat olarak muhafaza edilir. Geminin ileri ve geri manevralarının âni olarak temini ve ayni zamanda geminin ileri hareketinde geri hareketi kadar bir takatin pervaneye tatbik edilebilmemesi elektrikle pervane tahrikinin en büyük faidelerinden biridir. Aşağıdaki rakkamlar yapılmış bir tecrübeye aid hakiki neticelerdir: 19000 tonluk Viseri of İndiya gemisinin iki pervanesi 8500 zer beygir kuvvetinde 3 safhalı sinkron motorlarla tahrik edilmekte ve aksi hareket donanımile manevra yapılıb gemi tam yol ileri giderken, tam yol geriye gitmesi için geçen zaman 30 saniye bulunmuştur. Fazla manevraya ve liman kılavuzluğuna pek ziyade lüzum gösteren Süveyş kanalının geçilişi esnasında Viseri of İndiya kendi tonajındaki rakiplerinden 4 saat evvel ve bütün kanalı da 11.5 saatte geçmektedir. Şaftında dişli tertibatı olan gemiler ise mezkûr kanalı 15.5 saatte geçmektedirler. İhtiraklı makinelerle pervane motorları arasındaki mihanikî bağ yani şaft olmadığından elektro motorlar mümkün olabildiği kadar pervaneye yakın vazedilir. Palamar yatakları ve şaftların etrafına geçirilen geniş ve uzun tünelin kaldırılması vâsi bir sahanın açılmasını, ihtizaz ve gürültünün çok azalmasını mucib olur. Jeneratör gruplarının inşaatında darbe tesirleri nazarı dikkate alınmazsa pervane çevresinde büyük manialar ve zararlar açmasına sebeb olabilir.

Çok fırtınalı havalarda bazen elektrikle pervane tahrikinin faideli neticeler vermediği vâkidir. Türbo alternatörlerin hassas governörler vasıtasile sürati sabit ve kutub adedi de muayyen olduğundan sinkronizm süratini aşmıyan sinkron ve asinkron motorların karakteristikleri malûmdur. Dizel elektrikte daimî cereyanlı şant motorların kullanılması da tetkika değer. Fena havalarda kudretin pervanelere naklinde dalga tesirile ansızın zuhûr eden sadmeler türbinle müvellid arasındaki şafta tesir edebilir. Fakat türbinlerdeki hareketleri çok seri olan regülatörler bu müşkülün önüne geçmesine muktedirdirler.

Kifayetin derecei ehemmiyeti

Her geminin arzettiği kifayet muhtelif şeraite tâbidir. Kudreti mihanikiyenin evvelâ kudreti elektrikiyeye ve tekrar bunun motorlarda mihanikî kudrete kalbi keyfiyeti takatin iki defa tahavvüle uğradığı ve bir zayiat ta yaptığı aşikârdır. Türbinin sürat kademelerinin azaltılması ve geri türbinin kaldırılması mihanikî kifayetin yükselmesinde çok mühim amildir. Geminin tam yolu esnasında pervane süratinin amili fabrika tarafından hakikî ayarında tesbit edilecek rakkam kifayeti ticariyenin

yükselmesine vâsi mikyasta medar olabilir. Makine tam takatini yaptığı esnadaki seyirlerde adeden miktarı azaltılmış jeneratör gruplarının kullanılması zikre değer faideler temin ettiği görülmüştür. Elektro mihanikî kifayetin % 95 ilâ % 97 ye çıkmasına rağmen Viseri of İndiya gemisinde Admiraltı talimatına tevfikan yapılan seyir tecrübelerinde bu miktarın daha yüksek bulunduğu görülmüştür. Tulumba ırgat vinç ve filika kaldıran yardımcı makinelerin kuvvei muharrikesi elektrik motorları olacak olursa kifayetin yükseleceği bedihidir. Çimento ocaklarından çıkan çimento taşlarını havi arabalarla fabrikaya kudret nakleden otomatik elektrik tertibatı çok büyük bir kudret bel eder. Bu teçhizatın santıralı gemilerdekine müşabihtir. Elektrikle pervane tahrikinde şahidi olduğumuz bir keyfiyet daha göze çarpar: Bilhassa küçük tonajlı gemilerde bozulan motorların yerine derhal yenisi fabrikasına sipariş verilir. Gemideki valf ayarları, yatak alıştırmaları vesair tamirat işleri azalır. Tamirata ihtiyaç görüldüğü takdirde makine sahasının geniş olması hasebile kolaylıkla açılır ve arızanın çaresine bakılır

Sinkron motorlarla kudret nakli

Mütenavib cereyanlı ve müteaddid safhalı çalışan motorlarla evvelce yüksek takat nakledilirken kolektörleri (flashing) dediğimiz dairevî bir alev yaparlardı. Bu müşkülât halen şayani memnuniyet derecede halledilmiştir. Bu iki tipteki motorun nazariyatından bahsetmek burada lüzumsuz ve mevzu haricidir. Asinkron veya tabiri diğerle endüksiyon motorları devvar bir sahaya mevzu kısa devre teşkil eden nâkıllerin esasına istinad eder. Sabit bir statora verilen 3 safhalı mütenavib cereyanla bir devvar saha teşkil olunur. Bu şerait dahilinde statora verilen 3 safhalı mütenavib cereyanın rotoru kat'ile saha mıknatisiyedeki derecei tebeddül (Lenz kanunu mucibince) rotorda bir hareketi devriye hâsıl ederek motoru döndürür. Motor slipten dolayı % 2 kadar sinkronizm devrinden biraz noksan sürat yapar. Motora yük bindiği zaman slip miktarı ayni derecede fazlalaşır. Türbo alternatör gruplarının süratinde hiçbir tahavvül husule getirmeksizin, motorun kutup adedini

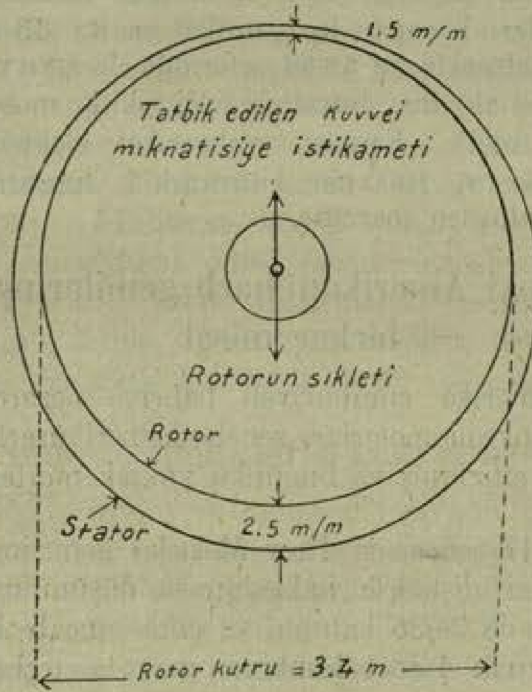
değiştirmekle mütehavvil bir sürat temin edilebilir. Keza pervane adedi değiştirilmeden birçok iktısadî süratler bulunur. İşte bu sebepten dolayı Birleşik Amerika cumhuriyetlerinin harp gemilerinde kabul edilen asinkron motorlar büyük bir rüçhaniyet arzederler. Yalnız bu motorlar sinkron motorlara nazaran hafif bir salgı yaparlar. Bu salgı ana yatak ve sırastlar üzerine çok kuvvetli darbe tesirleri yapabilir. Garuja ve İpanema Fransız gemilerinde hakiki bir mıknatîsi destekle bu müşkülün önüne geçildiği şekil - 1 de izah edilmiştir. Cenubî Amerika seferlerini yapan bu gemiler saatte 13 mil süratle 800 yolcu nakletmekte ve avdet seferinde de sıvırya 10 millik bir sürat yapmaktadır. Süratteki değişiklik motorun kutub adedile temin edilir. Kuvvei muharrikei elektrikiyesi 1200 volt, 50 tekerrür ve 1000 ner kilovatlık L. Jungström tipinde iki grub alternatörden ibarettir.

Bu tipteki Amerikan harb gemilerine aid birkaç misal

Birleşik Amerika cumhuriyeti bahriye nezaretinin halen kabul ettiği asinkron motorlar, senelerdenberi üzerlerinde çalışılarak inkişaf ettirilmiş ve bugünkü yüksek mertebeye çıkartılmıştır.

İlk defa 1917 senesinde New Meksiko gemisine pervaneye elektrik kudretini dişlilerle nakledilmesi düşünülmüş ve 8000 beygir kuvvetinde 24/36 kutuplu ve çifte sincab kafes sargılı ve otomatik katıalı 4 adet asinkron motorla teçhiz edilmişti. Fakat bunun manevrası oldukça karışıktı. 1931 senesinde mezkûr geminin makine takatinin 7000 beygir kuvveti fazlalaştırılması kararlaştırılmış gerek elektrikî ve gerekse mihanikî dişli tertibatı tamamile yeni yapıldığı halde geminin yaşlı bir gemi olmasına mebni iktısadî cihet tetkik edildiğinde mihanikî tertibatın daha uygun geleceği anlaşılmıştır. Fakat harb gemilerine bu sebepten dolayı elektrikle kudret naklinden vaz geçilerek tekrar mihanikî tertibatın konulacağı anlaşılmamalıdır. Geminin eskiliği ve tekne şeklinin biçimi buna sebebiyet vermiştir. Nitekim İdaho ve Misisipi gemilerinin inşaatının

yekdiğeri ardından teakübü elektrik hakimiyetini çok kuvvetlendirmiştir. Amerikalılar bu kadarla da kalmıyarak dünyanın en büyük tayyare taşıyıcı gemilerinden Lexington ve Saratogaya 180000 ner bin beygir kuvvetinde 4 çift elektrik motor teçhiz etmişlerdir. Âli süratin temini için iktısadi sebepler de düşünülerek mütevassıt elektrik tertibatından sarfınazar edilmesi ve gemilerdeki bilcümle yardımcı makineler ise eski tüccar gemilerinde bulunulduğu hissini veren buharla müteharrik



Şekil — 1

Asinkron motorlarda motorun sıkletinden doloyı aşağıya bel vermemesi için rotorun sıkletine şekilde okla görülen makûs istikamette bir mıknatisî kuvvet tatbikile rotor mihveri etrafında müttehidülmerkez olarak devrini yapar. Büyük asinkron motorların devri esnasında rotorla stator arasında vukubulacak tehlikeli cezipler rotorun sıkletinden dolayı kutranî ve şakulî istikamette tesir edeceğinden motorun parçalanmak ihtimali vardır. Rotorun heyeti umumiyesini yataklarile beraber takriben bir milimetre yukarı kaldırarak sükûnet halinde statora nazaran pek cüz'î haricülmerkez bir vaziyette bulunur. Rotor harekete geçtiğinde yukarı istikamette tatbik edilecek mıknatisî kuvvet te inzımam ederek rotor statorla müttehidülmerkez bir surette dönmeğe başlar. Şeklin kolaylıkla anlaşılabilmesi için biraz mubalâgalı çizilmiştir. Garuja ve İpanema gemilerinde ayni tesisat vardır.

olması bu gemilerin başlıca karakteristiklerinden biridir. Bu muazzam seyyar adanın manevrası ve makinelerinin idaresi talim ve terbiyesi çok yükselmiş bir askerî personala lüzum gösterir. Sivil mürettebata kolaylıkla itimad edilemez. Bu cihetten Amerikan harb gemilerile tüccar gemileri arasında bakım ve ehemmiyet noktai nazarından büyük bir müşkülât vardır. Kaliforniya, Mariland ve West Virginia yalnız elektrikle tahrik edilen tahlile değer inşaattandır. Evvelce sinkron motorları çalıştırmak ve âni sürat vermek üzere yüksek mukavemet kademeleri için motorlardaki rotorlar daimi cereyanlı bobin olarak sarılırlardı ve Tenese, Kolorado ve Vaşington gemilerinde olduğu gibi motor bobinlerine seri olarak mailî mukavemet raptolunmuştur.



Şekil — 2

Stratenaver gemisinin elektrikle müteharrik manevra ve kumanda tablosu, iki grupa ayrılan altı kol vasıtasile pervanenin ileri geri hareketi temin edilir. Hariçteki üç kol geminin hareketini aksetmek için kullanılır. Ön tarafa ve ortaya gelen kollar da jeneraktörleri çalıştıran türbinlerin süratini dakikada sıfırla 3500 devir arasında tanzim eder.

« Kuvin of Bermudadan Normandiye »

Alçak tazyikte daimî cereyanın tercih edildiği ve küçük takatların kullanıldığı yer müstesna olmak şartile tüccar gemilerine geçme kutuplu ve sinkron motor kullanılarak bunlara üç safhalı ve yüksek tazyikli bir cereyan tatbik edilir. Avustralya seferlerine başlıyacak olan Stratenaver ve Stratenhet gemilerine yalnız motorları sinkron olan ayni tertibat tatbik edilmiş ve şayanı memnuniyet neticeler elde edilmiştir.

Bu gemilere 14000 ner beygir kuvvetinde; adedi devirleri 125 ve kuvvei muharrikei elektrikiyesi 3000 volt olan iki aded sinkron motor teçhiz edilmiştir. Geminin aksi hareket manevralarile elektrikî kumanda tertibatının şayanı dikkat bir fotoğrafı görülmektedir.

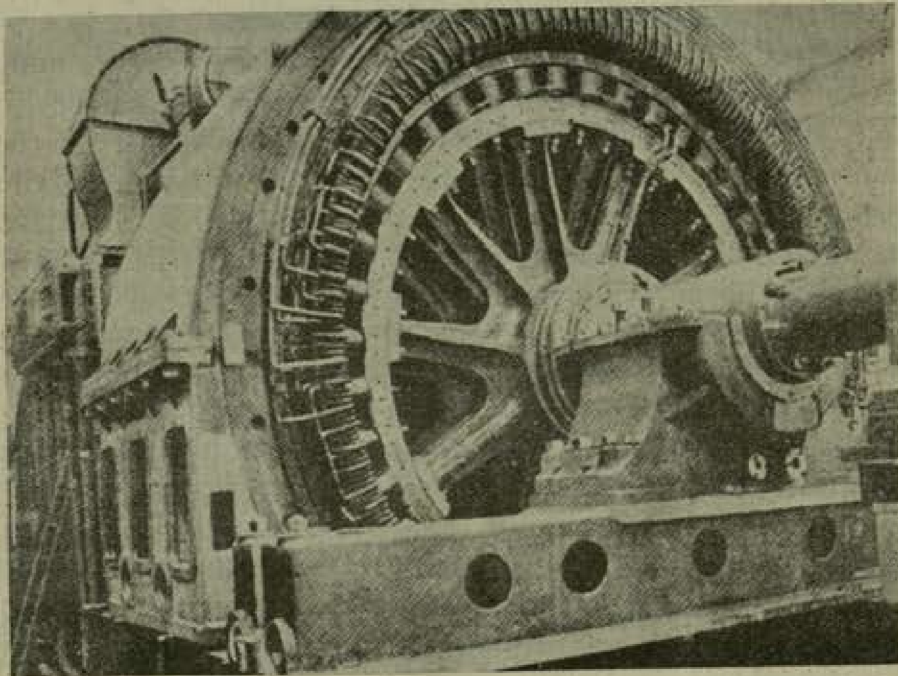
Farnes kumpanyasının Kuvin of Bermuda gemisi şimdiye kadar yapılan elektrikle pervane nakilli gemilerden dört pervanelisinin ilkidir. Normandi tesisatına hemen hemen yakın fakat takatça Normandiden oldukça aşağıdır. Yardımcı bir dinamo ile hâsıl edilen daimî cereyan rotorun üzerindeki kutupların beslenmesini temin eder. Fazla bir yük istenildiğinde yalnız bir motorla sinkronizm çalışmasına imkân yoktur. Herhangi bir andeki süratin tebeddülü esnasında alternatörün tam yükünü motora vermek kabil değildir. Alternatörün sürati normal süratinden beş misli azaltılır, motorun ikaz devresi kesilir. Normal kıymetinin biraz fevkında olmak üzere alternatörün ikazı sıfırdan itibaren tedricen fazlalaştırılır. Sinkronizm temin edildikten sonra daimî cereyanla motor ikaz edilerek alternatör sürati yavaş yavaş fazlalaştırılır. Büyük bir skala üzerine yapılan elektrikî, mıknatisî veya kontaktörlerin gemilerde manevra hususunda tatbik kabiliyeti olmadığı tecrübelerle sabit olmuştur. Kuvin of Bermuda gemisine vazedilen 15,000 kilovatlık iki gruplu türbo alternatör 4750 şer beygir kuvvetinde dört motoru besler. Şimdi tekrar Normandiye geçecek olursak makinelerinin büyük bir fevkalâdelik arzedeceğini göreceğiz. Gemideki 4 büyük motorun beheri iki kısma ayrılmış ve beher kısmın beygir kuvveti 20000 dir. Her motoru soğutmak için hava basan kuvvetli körükler vardır. Rotorlar dakikada 238 - 248 devir yapan pervanelere bağlanmıştır. Ana makine dairesi dört türbo alternatörden ibarettir. Dakikada 2430 devir ve 5500 ilâ 6000 voltluk bir elektrik tazyikı yapar. Türbinleri karadaki fabrikalarda kullanılan zoelly tipindedir. Alternatörlerin cereyanı motorlara hususî imâl edilmiş ve kaçak yapmak ihtimali olmıyan kalın izoleli kablolardan teşkil olunmuştur. Yalnız kabloların tecridiyetinin mükemmel ve dielektrikinin yüksek olmasına ve alternatörün tekerrürü azamî 81 e kadar çıkmasına mebni ingilizlerin (skin effect) dedikleri ve bizim de deri tesiri diye tercüme edebileceğimiz cereyanın nâkılın merkezinden değil fakat muhitinden akması hâdisesi arzla nâkiller arasında yahud her iki nâkıl arasında bir elektrik kondenseri teşkil etmesine ve elektrik kudretinin zayiatına sebeb olur. Motorun 40, alternatörün de 4 kutbu vardır. Tekerrürün 81 den 71 e tenzil edilebilmesi için 2430 / 10 = 243. Alter natörün 2430 — 243 = 2187 devir yapması lâzımgelir. Motorların süratleri jeneratör gruplarının süratlerine göre tanzim edilir. Motorların ikazı ve ayarı için azamî tezvicin değiştirilmesi lâzımdır. Bu suretle mütenavib devrelerin takat mazrubu yani « cos φ » de vahide irca edilebilir. İşte bu, asinkron motorlarla temin edilebilen bir rüçhaniyettir. Normandinin bu halile saatte 30 mil yani 36 kilometrelik bir sürat yapacağı tahmin dilmektedir. İyi havalarda vasatî sürati 28 - 29 mil olacaktır. Kış pervanelerile de 23 ilâ 24 millik bir sürat temin edilebilecektir.

Geminin bilcümle yardımcı tertibatının beheri 2200 kilovatlık 6 türbo dinamodan müteşekkildir. Türbinler 5300, jeneratörler de 530 devir yapmaktadır. Bu altı müvellidin tevlid ettiği cereyan 60000 amper ve kuvvei muharrikei elektrikiyesi de 220 volttur.

Dizel elektrikle pervanelere kudret nakli

İstikbali inkişafa çok müsaid ve küçük takatlerin naklinde yüksek faide temin eden dizel elektrik tertibatını tetkik edelim: Dizel motorlarla elektrik kudreti nakli meselesi bunlara doğrudan doğruya bağlı jeneratörlerle temin edilir. Mürettebatı az ve tonajı küçük olan gemilerde bu tertibat fevkalâde elverişli-

dir. Dizel elektrikle kudret naklinin aşağıda zikredilen faide ve tatbik sahaları vardır. Pervanelerin herhangi bir devir cihetine mütenazır sürati doğrudan doğruya kumanda edilebilir; ağır yağ yakan motorların hafifliği ve basitliği, sürati müzevvanın daha yüksek bulunması, zayıf ve tehlikeli adedi devirlerde geminin istikrar tevlid etmesi, yedek çekmek hususunda beygir kuvvetinin tam olarak kullanılabilmesi, romorkör, şat, mavuna, fener gemileri, buz kırıcı gemiler, tahlisiyeler ve tulumbalı gemiler ve feribotlar gibi liman hizmetlerinde kullanılan gemilerde dizel elektrikle pervaneye kudret nakledilir. Meselâ: Marsilya limanında bulunan Alert ismindeki tulumbalı gemi 440 beygir kuvvetinde iki elektrik motorile donatılmış olub müstakil ikazlı 220 / 230 volt yapan ve daimî cereyanlı 370 kilovatlık iki grub dizelle çalışan dinamolardan ibarettir. Daha yüksek takat temin eden Bronsvik ve Vinkler gibi yağ gemilerinin



Şekil — 3

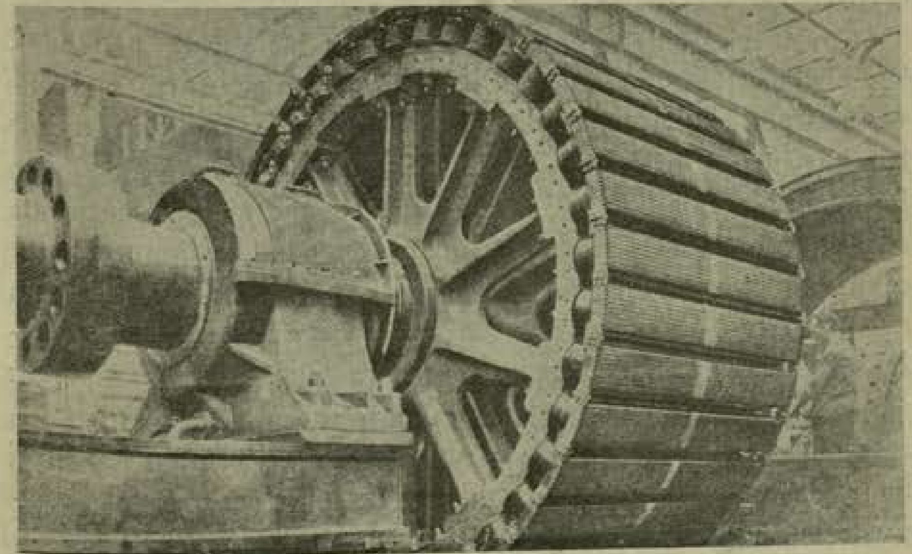
Normandi transatlantiğinin 40 kutuplu rotoru ve sinkron motorunun heyeti umumiyesi

makineleri 800 beygir kuvveti yaptığında elektrik irsal kifayetinin % 88 olduğu bulunmuştur. Küçük takatli gemiler için daimî cereyanla pervaneleri tahrik keyfiyeti dinamoların ayarının kolaylığı cihetile çok iyi neticeler vermiştir. Beygir kuvveti tezayüd edecek olursa dinamolardaki mübeddileler fazla cereyanı kaldıramıyacağından mütenavib cereyan ve kollektor kullanmak mecburiyeti doğar.

Brawn Baweri şirketi büyük takatler için dizel elektrik inkişafını kolaylaştıran bir tarzı tertib bulmuş ve tatbikına başlamıştır. Muhtelif sistemleri gözden geçirirken hepsinin ayrı ayrı kullanış yerleri olduğu görülür. Hali hazırda elektrikle pervane tahrikinde tam ve azamî bir emniyet olmakla beraber mezkûr makineleri çalıştıran mürettebatın ihtiyatlı, dikkatli ve bu yeni teçhizatı mükemmel bir surette bilmeleri elzemdir.

Elektrikle pervane tahrikinde ileride daha bir çok yeniliklere şahid olacağımıza şüphe edilmemelidir

Bu motorun statoru geminin ani hareketlerinin temini için çifte kafes sincab sargı ile örülmüştür. Statotora 3 safhalı 6000 voltluk bir cereyan verilmektedir.



Şekil — 4

Normandinin 40 kutuplu rotoru statorundan çıkmış bir vaziyette görülmektedir.

Çeviren
Dz. Bnb.
Salim Refet

Hava hücumlarını tayyare ile defi, setir, hava hücumlarına karşı arazi plânları nasıl olmalıdır, gaz korunması

Tayyare ile müdafaa etmek:

Harpte hava müdafaasında hava müdafaa silâhlarından hangisinin mühim rol oynadığı kat'î olarak taayyün etmemiştir. Tıpkı muazzam ordu ve donanmanın sulhte hangisinin daha faideli iş yapacağı hakkındaki garantileri gibi, fakat hava silâhının kifayeti hakkında yapılan tecrübelerle bu silâhın hangisinden azamî istifadenin mümkün olacağı çıplaklığile nazara çarpar.

Gayet iyi teçhiz edilmiş fakat korkak bir surette idare edilen bir hava filosuna nazaran az teçhizatlı fakat muvaffakıyetle ve cesurane kullanılan bir hava filosu galib gelir. Bununla beraber hangi hava filosu ki defi hususunda diğerinden dun bir teçhizata maliktir. Tecrübe göstermiştir ki dun teçhizata malik olan mukabil hücum edeni beklemeden hasmının üzerine saldırmalı veyahud hasmı aramalıdır. Ona filo halinde hücum eylemeli ve o hasmı müşterek olarak defi bataryalarile veyahud yalnız defi bataryalarile püskürtmelidir. Müdafaa silâhları tecavüzî ve tedafüî olarak kullanılmalı ve bu suretle kullanılan iyi ve kifayetli müdafaa silâhı muvaffak olur. Bunun içindir ki bombardıman filosu hava müdafaa tarzının en uzun bir kolunu teşkil eder. Ve bunun haricinde bulunan hava filoları ise en asgar bir müdafaa sistemidir. Defi hususunda müstamel pahalı defi aletleri ve düşürülen tayyarenin kıymetini nazarı dikkate almamalı ve bunları hiç düşünmemelidir.

Hava hücum harekâtının iki esası vardır. Biri muhasım tayyareleri, diğeri ise aşağıdaki muhasım bataryaları tahrib etmektir. Fakat bu hususlar hava müdafaa tayyare ve bataryalarile takviye edilmişlerse de bu da rüyet şeraiti duman perdeleri arkasından tehlikesizce icra edilir. Ve tayyare bazan matlub kifayet ve miktarda havada bulunmamış olabilir. Bu hususa binaendir ki hava limanlarının emniyet bakımına göre cephe gerisinde bir ihtiyat hava filosu bulundurulur. Tabiatile insan kendisini korumak ister harb tecrübelerine ve modern silâhların tesir hassasını bilmeli, düşman hava silâhlarile müdafaa bataryalarının tahribatını nazarı dikkate alarak ona göre sevkedilecek filolarla ayni zamanda tayyare imalâthanelerile onun mahsulünü harab eylemelidir.

Hücum eden bomba tayyarelerinin ve teşekküllerinin defindeki hususatın tayyarelerle bunların hücumlarında ve hücum esnasında veya avdetlerinde, avcı tayyarelerile aralarında icra edilen harpte büyük bir ehemmiyeti ve kıymeti vardır.

Avcılar defi hususunda tetevvüc ederler. Böyle olmakla beraber avcılar defi bataryalarına karşı her ne kadar küçük hedef gösteriyorlarsa da, gayet ufak silâhlara kısa siai seyirlere malık bulunmaktadırlar. İngiliz hava müdafaası tekmil harb senelerinde alman avcıların hücumunda çok müşkülât çekmişlerdir. Diğer hükûmetler de ayni müşkülâta tesadüf eylemişlerdir, bombardıman tayyareleri için siai seyrin büyük ehemmiyeti vardır. Ve bombardımanların hücumunu avcılarla defetmek siai seyir meselesinden dolayı müşkülât arzetmektedir. Bir kişilik avcılarda süratli yükselme ve dönüş kabiliyeti gibi faideleri varsa da müdafaa silâhına malik olmaması gibi mahzurları da vardır. Bombardımanlarda ise uzun mesafeye irişir iyi bir silâh mevcuttur. Acaba avcıların bombardımanların bu faik kifayetine karşı onları mahvedebilmeleri mümkün müdür. Bu hususta herkes bir söz söylemekte ise de hepsi nazariyatta kalmış olub daha herkes bunu araştırmakla meşguldür. Bir kişilik avcıların kifayetini harb bize gösterecektir.

Uçuş menzilinin 1000 kilometreden fazla olması yüksek irtifalara çıkacak yüksek sürat ve yükselme kabiliyeti bulunması

uzak mesafe bombardımanları için faideli neticeler verir. Tayyareyi kullananların yükselişe mukabil korunmaları, haber ve seyrisefain hususatının havanın her müsaid halinde istimal edilmesi çok lüzumlu ve harb kifayetinin esaslarını teşkil eder, bilhassa borda eslihasının tecavüzi yüksek bir kıymeti mevcuttur. Fransız ceneralı (Niessel) bu hususta demiştir ki harb esnasında gündüz bombardıman tayyareleri kapalı nizamda hücum uçuşu yapmağa başladılar, bu suretle avcıların hücumu bombardımanın yandan yaptığı ateşlerle tamamile defedilmiş ve çok müşkülât arzeylemişti. Hattâ bu hususta bombardıman tayyareleri kendi teşkilâtlarından ayrılarak hasma hücum ederler. Tayyare topçuluğunda ateş idare tarzının ıslahı ve menzilin uzatılması avcıların vaziyetini daha tehlikeye sokmuştur. Bombardıman tayyarelerinin def'i için avcıların süratle tebdili cihet etmeleri ve yüksek irtifalara yükselmeleri defi hususunda hiç bir müsbet netice vermemiştir.

« Vauthier » demiştir ki modern bombardıman tayyareleri kendilerini gayet iyi müdafaa eder. İşbu tayyareler tayyare toplarile ve çok miktarda makinalıtüfeklerle teçhiz edilirler ki avcılar için korkulacak bir silâh olur. (Bugün 37 m/m lik otomatik topla teslih edilmiş bombardımanlar vardır. Topun hareket kabiliyeti her cihetedir.) Tashih edilmiş olan nişangâh tertibatı ianesile büyük bombardıman tayyareleri ateşi kâfi miktarda uzak mesafeden açmaktadırlar: (Takriba 2000 metreden.) Bir kişilik avcılara gelince hedefe kendilerini çevirmek suretile çok yakınlara atış yapmaktadırlar. Bugün için şundan korkulur ki avcıların defi hususundaki kabiliyeti gün geçtikçe tenakus etmektedir. Şu noktayı da kabul eylemeliyiz ki ağır surette teçhiz edilmiş bir bombardıman tayyaresi bugünkü avcılar için korkunc bir rakiptir. İyi surette sevk ve idare edilen bir gündüz bombardıman tayyare filosu hasım bir kişilik avcıların mukabil taarruzunu geri püskürtür. Ve zahmetsizce kendi hedef ine kumanda edebilir. İngilizler bu husus için derler ki :- « İnsanlar daima kıymet değer mevaddı faideli olanlar meyanına ithal eylemeli; ki büyük bir tayyareye hücum bugünkübir kişilik avcılar için talihsiz bir teşebbüsten ibarettir. Ve istikbalde de yine böyle olacaktır. Bunlar öyle bir hedefle mübareze eylemelidirler ki bir şey yapmağa muktedir olabilsin, onun mukabil hedefi de borda silâhı ve patlayıcı daneler istimal eylesin.» Bu suretle ayni silâha malik olan iki taraf için şimdiye kadar söylenen sözlerın hiç biri söylenemez ve daha ileriye de gidilemez.

Harbin doğurduğu neticelerde bu günkü avcıların kifayetsizliği tezahür etmiştir. Bu hususta yapılan tecrübelerde de bir kişilik avcıların tayyare ve motorlarında daha doğrusu imalâtında bir terakki vücude getirilememiştir. İşbu kifayetsizlik daima çok yükseklerde bulunabilmesi dolayısiledir ki harpte kendilerini daimi bir aşınmağa maruz bırakırlar. Bu cihetle fazla süratli ve fazla silâhlı bombardıman tayyarelerinin kifayeti tezahür eder. « Sachsenberg » e nazaran büyük bombardıman tayyarelerinin küçük avcılara nazaran hizmet ve yüksek müdafaa silâhları noktai nazarından faideleri pek çoktur. Bombardıman tayyrelerinde silâhlar mihanikî olarak her tarafa döner ve optik vasıtalarla nişan alınabilir ve otomatik olarak tekmil hatalar bertaraf edilebilir. Buna mukabil avcularda sabit bir silâh, nişan alma keyfiyeti iyi değil azamî atış mesafesi 100 metre ile tahdid edilmiştir.

Borda silhlarile harb eden tayyarelerin harpleri uzun menzillere malik modern deniz harplerile kıyas edilebilir.

Tayyarenin tayyareye karşı olan atışları diğer atışlardan çok farklıdır. Hedef üç cihete serbestii harekete malik ve yüksek süratli olduğu gibi hücüm eden dahi ayni şeraite tâbidir. Topu göz ile hedef arasına mevsul hattın üzerine tevcih etmek ise güç olub büyük bir zaviye ve süratle hedef tebeddül etmektedir.

Bu gün için silâh tekniki noktai nazarından avcılarda bir fark varsa da bombardımanlara nazaran esas bir terakki meşhud değildir. Endaht tekniki noktai nazarından arzu edilen şekilde bir menzile erişememekle beraber münasib bir silâha malik olmakta ve işbu silâhın ölü mıntakası bulunmamaktadır. Avcılara ağır makinalıtüfekler vazedilmiş ise de bir kişilik avcılar yerine iki kişilik avcılar kaim olmuştur. Büyük harb

tayyarelerinin avcılar üzerine saldıramıyacağı şekli düşünülmüş ve bilhassa gece hücumlarında ya ensesinden yakalamağa muktedir olmak ve yahud ağır toplar tesiri altında yok olub gitmek avcılar için mukadderdir.

« Ritter » bu husus için derki: Bir kişilik avcılar gece için umumî bir hava müdafaa silâhını teşkil eder ve son derecede müessir olur ki bu da muhasımı malik olduğu yüksek silâhını lâyıkile kullanamazsa ve teşkilâtı muhafaza edemezse avcı bu hususta muvaffak olur. Burada size ingilizlerin vatan müdafaa hava filosundan bir çok bir kişilik avcıların bu suretle muvaffakıyet kazandığını zikredebilirim.

Tabiyevî esaslara müstenid olarak imal edilmiş üç ilâ dört kişilik, yüksek kifayetli bir tayyarede (230 - 240 km/ saat ve yükseliş irtifaı 7000 - 7500) tesbit edilmiştir ki bu suretle bir kişilik avcıların defi hususunda tecavüzî kifayeti hiçtir. Harb tayyarelerinin yüksek kifayetlerinin umumiyetle daha ne olabileceği tesbit edilmemiştir. « Ritterin » mütaleasına zamimeten (Revue des forses aériennes) de bir defi tayyaresinin evsafı, teşekkülü, şimdiki avcılar cesametinde fakat ateş sürati pek büyük dakikada 700 atım yerine 1200 atım ve hücum eden tayyarelere ve defi bataryalarının atışından kurtulabilecek ve hücum edebilecek şekilde azamî bir sürat ve kuvvetli bir silâh, azamî süratle mütenasıb bir sıai seyre malık olmalıdır.

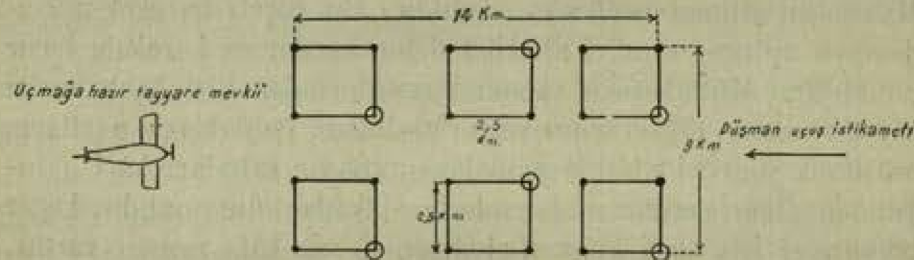
Hücum eden bombardımanların defi bataryaları tarafından hava harbinde def'i mümkün olamamıştır. Bu gibi ahvalde umumiyetle defi avcılarla icra edilirse de böyle bir hücum korkulu olmakla beraber avcıların gündüz tesir kifayeti pek azdır. Bilâkis gece ve hücum kapalı seyir nizamında olmadığına göre avcıların ehemmiyeti derkârdır. Müsademesiz olarak avcıların müşterek çalışması ışıldakların da avcılara yardım etmesi suretile yapılan hücumlarda ışıldaklar hücum eden bombardımanları tenvir ederler. Ve müdafaa edecek avcıları ikaz ve hücumlarını teshil ederler. Ne zaman ki avcı muhacimini teşhis ettiği zaman ışıldak derhal söndürülmelidir. Normal havalarda rüyet mümkün oluyorsa ışıldak hiç bir suretle isti-

mal edilmemelidir. Işıldak ziyasından sonra rüyet çok müşkül olmaktadır. İngilizlerin tecrübelerine göre yüksek irtifalarda uçan müdafiler dahi bir bombardıman tayyaresini ışıldaksız olarak gölge halinde görmeğe muktedirdir.

32 kilometre ve daha iki misli mesafeden defi tayyareleri müsaid ahval ve şerait altında ışıldak ziyalarının şüpheli tevcihlerinden keşfolunurlar. Ne zaman ki bulut, hedefi örterse hedef gözükmez fakat üç ışıldak birden sedaya tevcih edilirse onların bulut üzerinde olan noktai tekatularında muhasım tayyare defi tayyaresi tarafından görülür. Ve avcılar kendilerini karanlık içinden hasım bombardımana takrib ederler. Bombardımanın mürettebatı ışıldak tarafından tenvir edilmişlerdir. Bombardıman silâhlarını tam tesirli olarak istimal etmek isterse de fazla ziyadan gözler kamaşmış olduğundan lâyıkile istifade edemez. Işıldağın defi hususundaki tecrübelere nazaran her nekadar zararı varsa da mecburiyet halinde bir tayyareden başka bir tayyare istimal edilmediği zamanlarda ışıldaklar ve dinlemelerden istiane edilebilir. Fazla miktarda avcıların istimalinde hücum cephesi taksim edilmeli avcılar bu cephelere nazaran vazife görmelidirler. Emniyet için tayyareler tavzif edildiği takdirde bu tayyareler yanlarında ve civarında bulunanlara çapariz vermiyecek şekilde kendilerini idare etmelidirler. Mütekabil istinad mümkün değildir. Bu sureti hareket müsademeye müncer olur. Filhakika diğer avcılar da harekete hazır olmalıdır. Müsademede kendi kuvvetlerinden biri harb harici olduğu zaman diğeri onun yerini alabilsin. Işıldaklarla avcıların müşterek mesaisi suretile ışıldakların tenvir sahaları kâfi olduğundan diğer avcılar muhariplerle alâkadar olmamalıdır. Diğer tayyareler için defi kifayeti elde etmek için kâfi zaman vardır. Ve diğer hava harbi başka cihete imale edilirse hemen ışıldak ve dinlemeler ihtiyat mevkileri alınarak muktazi yardımlar icra edilir. Uzun zamandan beri bomba hücumları teker hücum şeklindedirler. Ve birbirlerini muayyen mesafelerle takib ederler. Defide yalnız bir tayyare ile defi yapılır. Ve yardımcı olan dinleme ve ışıldak mevkileri tebdil edilmez. İşbu metodun zayıf noktalarının tetkikı lâzımdır. Doğrudan doğruya role yapmak

suretile yapılan müdafaa ve hücumun hiç bir faidesi yoktur. Daima harb tecrübelerini nazarı dikkate almak lâzımdır. Netice olarak kapalı nizamda yapılan hücumlar, yalnız olarak tekrarlanan hücumdan daha kifayetli ve korkunç bir tesir yapar. Bir hücum metodu takib etmek belki müdafaa tecrübelerile elde edilen defi hususlarını güçleştirir. Meselâ tayyare çok yükseklere çıkarak manialar irtifaına kadar kayma suretile inerek hücum etmesi ve bu hücumu dinleme cihazlarının tesbit edememesi gibi. Bu suretle dinleme çalışmaz ve tayyare ile ışıldak arasında müşterek çalışma güçleşir. Buna mukabil yüksekten uçan bir filonun sedasının gizlenmesi yalnız bir veya bir çok kuşların ötüşü gibi gürültü verirse de bu gürültü ehemmiyetsiz olub bu filonun altında olan bir dinleme ve ışıldağa bir tesir yapmaz. Ve yan tarafta bulunanları da yanlışlığa sevk eder. Bazan kendi tayyarelerimizi tenvir ederiz. Asıl tehlike burada ise de bu da pek o kadar zarar vermez. Fazla motorlu bombardımanlar ile süratle uçan avcıları yekdiğerinden tefrik mümkündür.

Defi tecrübelerine müsteniden defi vasıtalarının tevzi ve taksimi (Işıldakların ve avcıların) muhafaza edilecek maddenin büyüklüğüne tâbidir. Küçük maddelerde ışıldaklar gayetle mestur olur. Büyük maddelerde ise şekilde görüldüğü üzere fransız talimatına uygun olarak yapılır.



• Hususî ışıldaklar.

○ Ciheti gösteren ışıldaklar.

□ Dört ışıldaktan ibaret bir takım.

İngilizlerin hava müdafaası:

Işıldak ve - avcı tayyaresi - defi bataryaları müdafaa maksadile alman hava gemilerine ve tekmil gece bombardıman - lara karşı istimal edilmişlerse de 19 - Mayıs - 1918 deki düşürülen 3 tayyareden maada muzafferiyet elde edilememiştir. 918 Mayıstan itibaren Londuraya hücum yapılmamıştır. Bu sıralarda Paris üzerine yapılan (16 defa) alman bomba hücumu da muvaffakıyetle neticelenmemiştir. Almanların Londra üzerine yaptıkları bomba hücumundan maksadı Flender cephesini geri çekmekti.

Evvelce arzedilen şekilde 927 - 928 ingiliz hava manevrasında iyi neticeler elde edilmiştir. Müdafaa tayyarelerinin gece kifayetleri ehemmiyetsizdi.

İnsanlar, bazı neticeleri iyi çıkmaması suretile esasatta hataya sapmamalıdırlar. « Rolff » demiştirki gece hücumlarında avcılar ışıldaklara istinat ederek çalışırlarsa iyi bir defi vasıtası olurlar. « Düşman hava filosu ekseriyetle bunlardan korkar. » Bundan sonraki hususlarda ise « Ritter » haklıdır. Avcıların harb faaliyeti pek mühim değildir. Ufak bir vazifeyi yapmış oluyorlar demektir. Esas vazife ise havadaki hedeflere karşı ve muhtelif şerait altında ve biraz da yerdeki defi bataryalarına karşı koyabilmektir.

Bilvasıta havaya karşı müdafaa ve tahaffuz

Saklanmak suretile yapılan tahaffuz faydalı bir tahaffuz ise de daha muvafık tahaffuz çareleri aramak lâzımdır. Tehlikeli hedeflere takarrüb eden tayyareleri tarassud etmek ve halkı hücumdan korumak bombardıman tayyarelerinin ve silâhlarının tesirinden korunmak mecburidir.

Korunma tarzları - ve setir:-

Setir vasıtası ve ehemmiyeti teknik mümkünat ile kabil olub bu da hücum eden tayyarelerin ve bombardımanların sevkulceyşi ve tabiyevi vasıflarına göre nazarı dikkate alınmak lâzımdır. Bu münasebetle büyük bombardımanların güpe gündüz hücumları mümkün olur. Ve istikbalde de yine büyük harpteki hava hücum vasıtalarının oynadığı rolun ayni oynanacaktır ve gündüzün alçak irtifada seyredecek olan bombardımanların mahvedici tesiri vücud bulacaktır.

Yukarda arzolunan gündüz hücumlarına mukabeleten yapılacak yegâne setir işi sisten başka bir şey olmaz. Kâfi derecede iyi sislenme suretile yapılacak setir vasıtasile hücum eden bombardımanların gece karanlıkta hedefi bulamıyacakları gibi ayni gündüz dahi bu hedef sisleme vasıtasile icra edilecek setirlerde görülemez. Bu suretle hücum edenler müşkülâta maruz kalır. İşbu setir vasıtasila mühim müessetat hücum tehlikesinden kurtulmuş olur. Ve hattâ hepsi de kurtulmuş olur.

Eğer hücum edenler vazifelerini bihakkın yapmak arzu ederlerse hiç bir şey düşünmiyerek setredilen şehri bombalarlar. Ve bu suretle halkın kuvvei maneviyesini kesrederler. Ve yapılan setir de kıymetsiz ve maksatsız olur. Gündüzün muhacimler hedeflerini bulurlar. Onları tramvay yolları ve tramvaylar ve trenler ve nehir boyları hedeflerine iriştirirler. Bu sureti setir bilvasıta defi bataryalarile yapılan korunmadan çok zayıftır. Defi bataryalarından tayyareleri ya duman veya sis perdesi arkasından korumak mümkün olur.

Amerikan tayyareleri kendilerini koruma için sis veyahud duman perdesi yapmadan evval yüksek irtifalardan fosforlu bombalar atarlar (Heigl) ve badehu duman yapıcı bombalar vasıtasile zemin dumanla setrolunur. Bu sırada müdafaa edilecek zemin aydınlatır ve hücum eden tayyareye hedef mer'i olur. Bu husus harpte tecrübe edilmişti. Duman yapıcı bomba dolayısile defi bataryaları kendi mermilerinin patladığı noktayı iyi bulamaz. Defi bataryasını hataya sevkeder. Sislemek hava şeraitine bağlıdır. Havanın rutubeti, güneş ziyası olmaması tıpkı gaz teşekkülü gibi dumanın teşekkülünü tesri eder. Güneş ziyası, yükselen su buharı, kuvvetli rüzâar ve yağmur bu işi müşkülleştirir. En büyük nüfuzu rüzgârın cihetine ve kuvvetine bağlıdır. Rüzgârın fırtına halinde olması, dumanın kalın bir tabaka halinde bulunması ve duman perdesinin devamı mümkün değildir. Tabii rüzgâr şeraiti (Hanslian) a nazaran 3,5 - 7 metre saniyedir. Tam bir sükûnetinde yahud çok zayıf 1,8 metre saniyenin altında bulunan rüzgâr kuvvetinde çok müşkül olur. Buna zamimeten kuvvetli güneş dahi çok müşkülât arzeder. Birbirlerine bağlı olan duman yapıcı bombalar atmakla temin

mümkündür. Bundan maada kâfi büyüklüğünde sis perdesi veyahud böyle duman perdesini sis aletlerile de yapmak mümkündür. Arz üzerindeki mühim mevaddın sisle setri cayı sualdir.

Berlin şehrinin heyeti umumiyesini setriçin tecrübelerde kullanılan sis cihazları hali sulhte yangın itfası hususunda kullanılır. Bu aletle ilk evvel (Friedland) daki su kuvvet santıralı tamamile setredilmiştir. Büyük şehirleri tayyareler vasıtasile sislemek mümkündür.

Gündüzün icra kılınan setir vazifeleri hücum edecek olan tayyarelerin bomba hücumlarına mâni olacak şekilde tamamile maksadı temin edememektedir.

Gece hücumlarında ise setri karanlık yaptığından bu tabii setir gayet müessir olmaktadır. İstikbalde bu tabii setir mühim ve büyük bir rol oynıyacaktır. Fransız ceneralı (Niessel) ziyaların sönmesile vukubulan setir hakkında der ki « Gece hücumuna karşı mühim ve müsbet bir korunma vasıtasıdır. » Bu korunmanın icrasında insan zorluk çekmez. Seyrisefainin yüksek terakkiyatı ianesile tevakkuf noktaları ve hedef bulunur. Bu gece tabii setri üzerine eğer bir de sis perdesi ilâve edilirse bu setir işi daha kuvvetli olur. Hiç bir taraf rüyet edilemez. En mühim olan nokta bilhassa şehrin cihatı asliyesinden olan kısımlar tamamile söndürülmeli hücum edenlere cihet tayinile hedefi bulmalarına mâni olur. Ve onları hataya sevkeder.

Şehir karartmayı iki kısma tefrik ederler. Biri bazı mahdud ziyaların söndürülmesi ve diğeri de tekmil şehrin söndürülmesidir. Mahdud ziyaların söndürülmesi demek harpte kaideten söndürülmesi emrolunan ziyalar demektir. Bunlarda ziyalı reklâmlar, caddelerin tenviratı en asgarî bir hadde kadar söndürülür. Ve şehirden semaya aksedecek fazla ziya kalmaz. Ve tayyare alârmı çaldığı zaman diğer mütebaki ziyalar da söndürülür.

Cephe ve hududa yakın olan şehirlerde kâfi süratte setir mümkün olamamaktadır. Ve şehri karartmak için oldukça zamana ihtiyac vardır. (Vauthier) hudud ve cephe mıntakasında - 30 - kilometre derinlik - 8 - dakikalık bir tayyare uçuş zamanı kadardır. Bu gibi mahaller daimî karartılmış bir vazi-

yette bulunur. Bu hudud mıntakası haricinde bulunan arazi umumiyetle tayyare alârmında ilk evvel karartılmak üzere muhtelif mıntakalara tefrik olunur. Maksada uygun olarak karartma tayyare ihbarı vaki olduğu ande icra edilir. Büyük şehirlerin tam ve devamlı bir karartması halinde hayat ve tehlike ve zararları dolayısile ticaret ve münakalenin pek mümkün olamaması nazarı dikkate alınmalıdır. Bu hâl tekmil şehrin tamamile karanlıkta oturması demek değildir. Esasen gerek talim ve gerek hakikî alârm kısa bir zaman devam eder.

Karartma teşkilâtı pek karışık olmamalıdır. İnsanın tekmil bir şehrin ışıklarını bir manivelâ vasıtasile söndürmesi mümkün değildir. Bilhassa bilcümle imalâthaneleri söndürmek hususunda vakit geçer çalışmayı tatil edecek ve çalışma sükûneti yapacaktır. Makine tesisatında anî olarak söndürme dolayısile bir çok zararlar tevlid edebilirler. En iyi olarak tayyare alârmı bildirilince derhal aşağıdaki ziyalar hep birden söndürülür. Tayyare ihbarile tayyare alârmı arasında tamamile bir karartma şayanı tavsiye değildir. Çünkü bilvasıta müdafaa vasıtalarının tanzimi vahimleşir. Bu karartma işini merkezleştirmek ve tenviratı yeniden tesis etme ve pencerelere kadar olan ışıkların söndürülmesi hali sulhte yapılan talimlerle kabildir. Bu hâl bilhassa harbe takaddüm eden günlerde çok ehemmiyetlidir. En iyi bir karartma çalışması halkın gizlemeğe mecbur tutulmasile kabil olub bu da halkın yüksek feraseti sayesinde mümkün olur.

Küçük çalışmaları burada zikreyliyemiyeceğiz, zikreylemek mecburiyetinde isekte; meselâ şehrin muayyen kısımlarında küme küme hafif ziya sızması büyük olan şehrin bir takım küçük şehirlerden ibaret bir şehir halinde olduğu zehabını verir. Fakat bu hususta yanlış zehab tevlid edib etmediğini havadan tetkik lâzımdır. Böyle olmakla beraber bazen yanlış zehab da vermemektedir. Bilhassa (Dünkirchen) de olduğu gibi şehir sun'î sisle sislenmediği halde havadan şehrin vazıhan görünüşü karartmada bile faide vermemiştir.

Şehrin karartılmasında en ziyade imalâthanelerin karartılması müşkülâtı daî olmaktadır. Bilhassa fabrikaların elektrik

tenviratı işlerini tahdid etmemek dolayısile ve fabrikalar civarında olan caddeler, trenler görülür.

Ve ayni zamanda yüksek fabrika bacalarından çıkan ateş ve dumanlar 50 kilometre mesafeden gözükür. Ve bundan maada bu bacaların ve fabrikaların üzeri pencere ve cam damları bir duman bulutu ile setredilirse çok iyi olur. Hayatî ehemmiyeti olan müessesatın setrinden maksad onu hücumdan korumak olduğundan onu ya kalın perdelerle ziya sızan mahalleri örtmek ve yahud dükkân ve bu gibi müessesatı koyu renkte boyalarla boyayarak göstermemek iktıza eder. Devamlı setirlerde sun'î ziyalar ianesile çalışılmalı gaz ve cereyan istimal edilmemelidir. Gayet koyu boyaları pencere camlarına ve cam damlara sürmekle çok iyi neticeler alınmıştır. Ziyaların setir hususunda tahdidi ve tam bir setir işi birbirine tâbi iki keyfiyet olub bu hususun tam surette icrası lâzımgelir. Fabrikaların bu çalışması dolayısile vücude getirilecek olan hasıla ve çalışma emniyeti zarara uğramamalı ve emniyeti tam dahilinde çalışmayı temin eylemek çarelerine tevessül edilmelidir.

Küçük müessesatta hemen setir için ışıkları söndürmek mümkündür. Müşkülât büyük sanayi müesseselerinde baş gösterir. Ve esasen bu tahaffuz anlarında kısa bir zaman için insanlar hassasiyetlerini kaybederler.

Setrin vâsi derecede hususiyetleri karartma vasıtasile bilhassa vesaiti nakliye merkezlerinde gözükür. Bu karartılmanın iyi bir surette olması hava harbinin neticesi üzerinde mühim bir amildir. Husule gelecek zararın bu vasıtasile önü alınmış olur. Esasen noktai nazar bilûmum vesaiti nakliye merkezlerinin (Tramvay, tren, marşandiz, istasiyonların) hepsinin birden gayet kolay olarak söndürülmesi keyfiyetinin teminidir. Bu işin sulhte temini bir anı vahitte söndürülmesi çok faidelidir. Bu suretle hareket olunduğu zaman hiç bir tehlike ilka eylememelidir. Bazı şube hatlar karartılmak ihtimaline binaen işletilmemeli durdurulmalıdır. Harb maksadına uygun olarak vesaiti nakliye merkezlerini söndürmek hedef olmalıdır. Kâfi bir karartma suretile yapılan bir setir bizi tehlikeden kurtarır. Hülâsai makal olarak denebilir ki « İşletme emniyeti » tahdid edilmiyen

merkezler tarafından idare edildiği ve bir mevkiden karartmanın mümkün olmadığı cihetle matlub karartmanın arzu edilmiyen şekilde muhtelif zamanlarda icrasını mümkün kılar. Bu husus için Fransa 1923 denberi karartma maksadına uygun olarak teknik surette elde ettiği vesaitle nakliye merkezlerini söndürmeğe muvaffak olmuştur.

En fazla ehemmiyet verilen nokta şimendiferlerin karartılmasıdır.

1 — İşletmeyi bu esnada mümkün olduğu kadar arızasız olarak devam ettirmek lâzımdır. Bu husus böyle olmakla beraber felâket te tevlid eder. Bilhassa istasiyonlarda trenlerin karanlık dahilinde manevralarına « Bomba hücumu işidildiği ve defi ateşinin başladığı ande » nihayet verilmelidir.

2 — Trenler tayyare alârmından evvel tahdid edilen gayet ufak ziyalar istimal eylemelidir. İstasiyonlarda mevcud gündüz ziyası kadar ziya veren ışıklar, dahilî tenvirat, imalâthaneler ve küçük tevakkuf mevkilerinin ziyaları çok cüz'i ziya neşredecek tertibat ile tahdid edilmelidir.

3 — İşletmeden hariç zamanlarda istasiyon tamamile karartılmalıdır. Faideli olan yol açık ve yol kapalı işaretleri çok zayıf ziyalı olmalıdır. Trenin emniyeti noktai nazarından sedalı olmıyan veyahud ziyası görülmiyen çok zayıf ziyalar istimal edilmeli ve tayyare hücumunda hemen karanlığa geçilmeli ve hücum savuşturulmalıdır.

4 — İşletme dairelerinin tam surette karartılması hali tayyare alârmından sonra ipka edilmeli hiç bir suretle tahdid edilmiş olan ziyalar kuvvetlendirilmemelidir.

Pürüssüz olarak karartmayı temin için hava tehlikesinden hemen haberdar olmak lâzımdır. Tam bir karartmanın derecesi. Sulhte yapılan iyi teşkilât ve pratik tecrübelerle elde edilir.

Karartmağa ilâve olarak hususî maksatlara uygun bir şekilde Fransa tarafından bazı sahte tesisat yapılmıştır. Fransa hükûmeti bu tesisatı geniş mikyasta olmak üzere 918 de meydana getirmiş ve bu yeni vücude getirdiği sahte Paris ile tayyarecileri aldatmak mümkün olabilecekti.

Bu maksad için üç mıntakada yekdiğerinden ayrı ayrı sahte tesisat vücude getirilmiştir.

Birinci mıntaka Parisin poyraz cihetinde (St. Denis, Nordbahnhof, Ostbahnhof) da teşkil edilmiştir. Bu tesisat 917 de vücude getirilmişti. Bundan maada garb mıntakasında ikinci bir sahte tesisat ta: (Maisons Lafitte) den (Seine Bogen) e kadar yapılmıştır. Bilhassa (Seine Bogen) de yapılan tesisat tamamile Parise benzemiştir.

Üçüncü bir sahte tesisat Parisin şarkında (Gournay) ve (Vaires - sur - Marne) de imalâthaneler vücude getirlmiştir.

Poyraz cihetindeki tesisata hakikî bir şekil verebilmek üzere bir sahte şark istasiyonu ile bir de fabrika ilâve edilmiştir. Bu yanlış şark istasiyonunda elektrikle tenvir edilmiş amerikan bezinden barakalar yapılmıştır. Tenvirat alelâde surette vücude getirilmiş ve tayyare alârmında bu ziyalar tahdid edilmiştir ve tenvir edilmiş olan sahte tren hareket eder bir vaziyete getirilmiş ki bugün ayni hal tenvir edilmiş (Eyfel) deki su şelâlesi gibi yapılmıştır. Ve yalancı fabrikada da tehlike ziyaları yanmış olduğu gözükmektedir. Ve yüksek fabrika bacası dahi sun'i olarak duman ve buhar vücude getirmektedir.

918 Eylûlünde en son yapılan alman tayyare hücumundan sonra bu tesisat ikmal edilmiş bulunuyordu. Fakat harb nihayet bulunca bu tesisat olduğu gibi terkedildi ve faidesi yalnız nazariyatta kaldı. (Vauthier) e nazaran işbu tesisatın mahrem tutulduğu takdirde büyük bir ehemmiyeti vardır. Tâki casuslar tarafından bu sahte tesisat hakkında malûmat alınıncıya kadar, hattâ alınsa bile karanlık gecede matlub mevkii bulabilmek çok güçtür ve bilhassa düşman def'i bataryaları üzerinde ne derece dikkat edilirse edilsin bu tesisatın hakikî olub olmadığını tefrik gayrı mümkündür. (Vauthier) e nazaran acaba görülen tesisat doğru mudur değil midir diye düşünmek ehemmiyetli bir keyfiyet ve neticedir.

Buna mukabil parlak ziyadar geceler, bilhassa hava harbinin icra edildiği zamanlardır ki ihtimal sahte tesisatın hakikî olmadığı anlaşılabilir. Eğer bu tesisat büyük hacimde ve hakikî eb'atta yapılmazsa tefrik edilir. Bu da dikkatimizin derecesine tâbidir. Tayyarelerden alınan fotoğraflar bize bu sahte

tesisat hakkında malûmat verir. Bir an için yapılan telsiz kerterizile gizli olan hakikatler meydana çıkarılır ve bu suretle sahte tesisat noktasıda tayin kılınır.

Setir esnasında uzun uzun semaya amud olarak tutulan kuvvetli ziyalar, ışıldak ve kuvvetli lâmbalar tevcih etmek suretile tayyareleri tenvir ve rüyet mümkün olduğu gibi, onları rotalarını kuvvetli ziya dolayısile bulmaları da mümkün olamaz. Nazarî olarak tecrübeler bize iyi neticeler vermiştir. Çok müessir olabilmek için ışıldak tenvir mesafesinin tezyit edilmesi kanaatini de vermiştir.

Netice olarak denebilir ki: Tekmil setir vasıtatarı (Sis ile dumanla, sahte tesisatla ve ışıldakla) bir çok ahvalde bu vasıtalar faidesiz olmuşlardır. En faideli olarak karanlıkla setir iyi netice vermiştir. Karanlıkla setir dahi bazı hususî maksatların temini zımnında gece gündüz bombardımanların âni hücumu halinde hedefin güç bulunmasına, ahaliye, münakale ve ticaret merkezlerine atılan bombaların rüyetin mümkün olamaması dolayısile az müessir olmasına sebeb olur. Bu hal ikinci bir ehemmiyeti haizdir

Tahdid edilen mevkiin tahliyesi

Müstakbel hava hücumu mevzii değildir. Bu cihetle ya muhacimleri mahvetmek veyahud kuvvetli bir müdafaa teşkil eylemek şarttır. Aksi halde setirden bir faide memul değildir. Bunun için büyük şehirleri münakalesini ve ticaret merkezlerini ve halk tabakalarını tehdid eden düşman hücumundan kurtarmak için müteaddid plânlar dahilinde hücum esnasında şehri tahliye ettirmektir.

Tabiatile büyük bir şehrin tahliyesi adimülimkândır. Bir kısım müessesatı idare eden ahali, itfaiyeler, polisler ve sıhhî yardım heyetleri vazifeleri başından ayrılmazlar. Bilhassa imalâthaneler mesaide devam ederler. Ameleler tarafından imalâthanelerin terki doğru olmaz. Bunu bir askerin düşman karşısında nöbetini terketmesile kıyas edebiliriz. Bugün her çalışan ve müdafaa kuvvetine malik her adam bir asker demektir. Bir somun vira eden bir amele silâh tutan bir askere benzer.

Yalnız sanayide çalışan kadınlar çalışma mevkilerinde bırakılmamalıdır.

Büyük şehirlerin tahliyesinde bir kısım halk ve ihtiyarlara tesadüf olunur. Yalnız büyük bir şehirde üçte bir nüfusun şehri terketmesi mümkün olabilir. Küçük şehirlerde bu hususun tahdidi mümkündür. Bu husus büyük şehirlerde müşkülât arzeder. Çünkü şehri tahliye edecek üçte bir nüfusun şehirde kalan üçte iki nüfusa kanla ve büyük bir alâka ile bağlı oldukları nazardan dur tutulmamalıdır. Böyle olmakla beraber işbu hususa katlanmak vatanî bir vazifedir. Esasen memleketin eli silâh tutan gençlerini hudud ahalisi cepheye göndermiştir. Düşman karşısında bir kısım halkı da tahliyeye mecburdur. Şehrin oldukça kısmı mühimmi de çıkarılabilir. Bu keyfiyet hakkında tahliye kararı ancak bir âni vahitte verilir.

En faideli olan tahliye tahdid edilen bir şehirdeki çocuklar ve ihtiyarları tahliyeye tâbi tutmaktır. Bunun hususî kaide olarak kabulü lâzım gelmez. İnsan bu işlerin müşkülâtını düşünmelidir. Seferberliğe takaddüm edecek olan günlerde kuvvetli hava hücumları düşman arazisi dahiline yapılacağından bugünlere yakın günlerde büyük şehirlerde plân mucibince tahliye icra edilmelidir. Bu tahliye keyfiyetini nasihat olarak değil ciddî olarak telâkki eylemek lâzımdır. Bu maksad için yapılacak nakliye kolay olmasa gerektir. Bununla beraber bu işin muntazam surette icrası lâzımdır. Herkes bilmelidir ki hangi noktalarda vasıtalara girilecek ve hangi noktalarda vasıtalardan çıkılacaktır. Bu maksad için bir nakliye plânı tanzim eylemek lâzımdır. Bu nakliyat ordunun nakil işlerine uygun olarak nasıl icra edilmelidir ? Hali sulhte plâna uygun olarak hafta sonlarında mütemadi surette tahliyeye dahil bulunan büyük bir şehir ahalisini bir mahalden diğer bir mahalle nakletmek bu nakil zamanını ne suretle tesbit mümkündür. Bu şerait altında sistematik bir tahliyeyi; hakikatpezir yapmak çok müşküldür.

Bir misal: Bu işi daha ziyade vazıh kılmaktadır. Berlin şehrinin tahliyesi için takriben 1.000.000 halkın şehri terketmesi lâzımdır. Bu çok fazla olan halkı eşyalarile birlikte bir güzel pazar gezinti günü şehrin umum vasıtalarile şehir ha-

ricine çıkarmak onlara yiyecek tedarik etmek ve meşgul etmek lâzımdır. Bu işin icrası hakikatpezir ve kabil olmamıştır. « Esas olarak büyük şehir halkının şehri tahliyesi ve onların cephe gerisinde hava hücumlarından korunması keyfiyeti ehemmiyetli ve mucibi teemmül görülmektedir.

Arazi plânları:

Âni hava hücumları karşısında tahliyenin imkânı olmadığı tezahür eylemiştir. Muhacim hücumu binaların üzerine ve şehir plânına göre yapacakları cihetle bilâvasıta müdafaa sisteminde büyük ikametgâhların ve imalâthanelerin inşaatının yapılması ve bazı yerlerin yıkılması hava müdafaasında mühim bir rol oynadığı aşikârdır. Bu suretle kaide olarak plânların hali sulhte tedariki mümkündür. Şehir plânları askeri görünüşten memleket müdafaasının en mühim bir keyfiyetini teşkil eder.

Birçok memleketlerde bu husus etraflıca tetkik edilmektedir. Şehir plânları askerî esaslara nazaran mı yapılsın yoksa pekaz askerî esaslara uygun olarak mı yapılsın. İlk defa olarak rus tecrübelerini nazarı dikkate alalım. « Koshewnikow » un bu husustaki icraatı esas ittihaz edilmiştir. Bu usulde her bir kısım çok ziyade tebdil edilmiş olmalıdır. « Vauthier » dahi bilavasıta hava müdafaasında bu meseleyi nazarı dikkate almış - 160 - sahifeden ibaret bulunan « Le danger aérien et l'avenir du pays » nam kitabında modern ikametgâhların tarzı inşası ve onların görünüşlerini hava tehlikelerini nazarı dikkate alarak yapmıştır. Bundan maada Japon ceneralı « Nagaoka » ile italyan jeneralı « Doyhet » dahi hava harbinin ehemmiyetini nazarı dikkate alarak bu işler üzerinde ehemmiyetli yürümüşlerdir.

Bazı müelliflerin; bugüngü şehir tesisatının modern hava hücumları karşısında hiçbir tesiri olmadığını ve bir kısmının dahi defi bataryaları hakkındaki kanaatlerinde ayrı ayrı yollardan gittikleri görülmüştür. Esasta ilk rus noktai nazarı ileri sürülmekte olub bu husustaki inşaatta ademi merkeziyet olmasında, şehir kısımları irtibatının intizamında ve yüksekliğin

ayni olmasında, ayni irtifa, ayni en ve uzunlukta inşaat yapılması dolayısile yardımcısız ve tahribe açık bir şehirde hacmi tebdil ve tagyir edilen plânla büyük bir muvaffakıyet elde edilir.

Misal olarak bu esastan New-York şehrini nazarı dikkate alalım: Müheykel ve bulutlara kadar tırmanmış derecede ebniye mevcuttur. Muazzam kaideler üzerine bina edilen işbu mebaniye karşı havadan icra edilen hava hücumu dünyada mevcud diğer şehirlere nazaran bu şehirde daha fazla zarar husule getirir.

Fransız müelliflerinden « Vauthier », « Koshewnikow » un mütaleasına tamamen iştirak eylemiştir. Şehirlerin inşaatının muntazam ve fasılalı olarak yapılmasını kabul etmiştir. Yalnız binaların alçak, aşağıya doğru inşasını değil kısmen de yüksek olarak inşasını kabul eylemişir. Onun mütaleasına göre hava hücumları ekseriyetle yüksek mebani üzerine icra edilir. Bahçeli şehirler, bahçeler ortasında iki üç katlı binalar yapılmasına Paris için taraftardır. Çünkü cesim binalar hava hücumlarına daima küşade ve müdafaasız olub müteferrik binalar gibi değildir. Bu sebepten ayrı ayrı bir mıntaka sistemi meydana konmuş olur. Müsaid şerait tahtında yaşayış ve çalışma tarzı ve maziye aid heykeller bu güzellik içinde çok güzel manzaralar arzeder. Müsyü « Albert Guerard » ın plânına göre şehir dahilinde üç imalâthane mıntakası ve « Va uthier » e nazaran muhtelif ikametegâh mıntakaları ve şehir merkezinde 220 metre irtifada ve 60 katlı büro maksatlarına uygun ve ağır imalâthaneler için binalar yapılması ve bugünkü şekilde tiyatro; üniversite ve müzeler halihazır vaziyetlerinde kalmalılar. Bodrum katları ve holler gizli olmalı 8 ve daha yüksek katlar arasında gazden korunma mevkileri yapılmalıdır. (Hususî beton imalât ve müteaddid demirli beton tavanlar yapmak) suretile yangın yapıcı ve patlayıcı bombalardan muhafaza ve korunmak kabildir. Beton imalâtında inşaatın yekdiğerine uzaklığı nekadar büyük olursa yangın tehlikesi okadar azalmış olur. İkametgâhlar, yekdiğerinden uzak yapılmış yüksek evlerle ayni tehlikeden korunmuş olur. 15 katlı evler ve kısmen bah-

çeli şehirlerdeki iki üç katlı evler yalnız hafif bomba ve gaze karşı korurlar.

Her iki görünüşe nazaran bir şehir için hava tehlikesi, evlerin sıklığına ve evlerin sathına ve halkın kesafetine tâbidir. Yekdiğerine muttasıl dar evlerin teşkil eylediği satıh nekadar büyük olursa bomba isabeti okadar büyük olur ve tesir de ayni nisbette çok büyük olur. Halk kümesi ne derece fazla olursa ihtimali isabet fazla olur. Bu sebepten hava harbile mücadelede fasılalı inşaat faide bahştır. Bu suretle ihtimali isabet azalır. Ve şehrin hacmi genişler veyahud evlerin irtifaı yükselir. Şehir genişlerse bahçeli evler yapılır. Evlerin irtifaı yükselirse bulutları yaracak kadar yükseklikte mebani yapılır. Yüksek evlerin içine gazden muarra hava nüfuz eder. Ve alçak evler hücumda gaz bulutu içersinde kalır. Bu hususa binaen « Vauthier » e nazaran fasılalı yüksek bina yapılması ve bu binaların hava hücumlarına karşı mümkün mertebe yüksek emniyetli olması lâzım olduğu kanaatini hâsıl etmiştir. Ve yine ayni müellifin mütaleasına göre halk kesafetinin hava tehlikesini düşünmiyerek yüksek binalarla tezyidi mümkün olur demiştir. « Koshewnikow » ise mütaleasından hiçbir suretle ayrılmamakta olub fasılalı inşaatı kabul eylemiş ve yüksek bina yapılması taraftarı olmamıştır. Şehir hacminin tezayüdünü kabul etmekte ve bu suretle halk kesafetini dağıtmağı kabul eylemektedir. Bu iki kanaat şu mütalealarr doğurmuştur. Bu işler inşaata, malzemeye tâbidir. « Banthierin » mütaleasına göre yapılan kuleli evler bombalara mukavemet edecek surette olmalıdır. Bu hususun ehemmiyeti hakkındaki mütalealar siyaset üzerinde değil, inşaat üzerindeki yenilikleri meydana çıkarır.

« Vauthier » in yüksek bina yapılması hususundaki mütaleasının esas modern demir beton inşaattan alınan yüksek neticeye müstenittir. Demir beton imalât ve inşaat yangın ve iştiallere ve iştialli bombalara karşı yüksek mukavemeti olduğundan emniyetli ve müessir bir vasıta olduğunu kabul etmiştir. Alelâde bir çatı 5 kiloluk bir bomba ile delinebilir. İngilizlerin mütaleasına göre 200 gramlık bombaların bu çatıları delmeğe kâfi geldiği söylenir. « Vauthier » in kanaatine göre demir beton tavanlar ki onların üzerinde adamlar gezebilir hafif yangın bomabaları bunların üzerinde kalır içeriye nüfuz edemezler. İki veyahud üç kat beton tavan ve bunların araları (dolma) olmak üzere yapılan inşaatta bu binalara ağır bombalar nüfuz edemezler. Kuleli evler hakkında « Vauthier »in kendi mütaleasına nazaran demir beton kafesleri tekmil evin aksamını tuttuğunu ve bu evlerin duvarları hafif materiyaldan ve kuvvetli beton tavanlardan ibaret olarak imal edilen evlere nazaran daha kuvvetli olduğu kanaatindedir.

Damlar düz olmalıdır. « Vauthier » e nazaran meyilli damların bombalara karşı gösterdikleri mukavemet düz damlara nazaran azdır. Amudi olarak isabet eden bombalar isabet ettikleri noktada gayet ufak bir kısımları kendi sikletlerile damları delmeğe yararlar. Betonun istimalinden dolayı düz damların şekillerile meşgul olunmuş isede mutlak surette yine düz damlarda nihayet kılınmıştır. Bu beton inşaat hakkında « Vauthier » münakaşa etmekte ve doğrudan doğruya isabet eden bomba tesiri beton inşaat dolayısile tenakus etmekte olduğu kanaatindedir.

« Tam isabet tesiri » demek doğrudan doğruya tesir olduğundan bu husus mütalea harici kalır. Korunma çareleri düşünülen milyonlarca halk için korunma melceleri vücude getirilmelidir. Bu surette melcelerde de lâyıkile korunmağa imkân yoktur. Tabiatile iki veya üç katlı tavanlar büyük bir fazlalıktır. Umumiyetle tehlikeli bombaların paralanma tehiri keyfiyeti tehirli tapalar istimalile iştialleri temin edilmekle mümkündür.

Paralanma teahhuru tavanın mukavemetine tâbidir. Demir beton damların ağaç kiremitli damlara nazaran ehemmiyetli derecede mukavemeti vardır. Fakat tam bir surette isabet eden ve 40 kiloluk bombaların demir beton üzerinde hiç bir emniyeti yoktur. Bu sebebe binaendir ki « Vauthier » in bu husustaki mütaleasına iştirak edemiyeceğiz.

Mühim bir nokta olarak denebilir ki büyük şekirleri « Vauthier» in mütaleasına göre değil geniş ve fasılalı inşaat ile yap-

mak faide bahşolur. Büyük şehirler sekeneleri çok kıymettar kuvvetlerle yekdiğerine bağlıdır. Netice olarak şehir halkı diger mevkilere çekilebilirler. Bir çare olarak ancak köylüler ve ameleler bu gün için siyasi maksatlara göre harice çekilmektedirler. Umumiyetle hepsinin şehirden çıkarılması doğru değildir. Ezcümle mevaddı iptidaiye fabrikalarile seyrüsefer ve nakliyat fabrikaları şehrin bir kısmında bulunurlar. Bunun haricinde kalan ameleler işsizliğe meydan vermemek üzere harice çıkarak dişardaki fabrikalarda çalışmağı vatani bir vazife telâkki etmelidirler. Meselâ: Büyük Siemens ve Borsig fabrikaları bile Berlinin bir şehri içinde olacağına Berlinin kapuları önünde bulunması lâzımdır. Büyük şehirlerde nüfus daima tezayüd eder. Ve aileler kendi vatanları dahilinde bir mevkiden diğer mevkie göç ederler.

1930 senesinde Almanya dahilinde bulunan - 50 - büyük şehirden - 16 - sından göç yapılmıştır. Bu şehirler arasında göç yapanların yekûnu - 60000 - kişi idi. 1931 senesinde bu miktar iki misli olmuştur. Yalnız 1931 de - 11 - büyük şehirden toplanan halkın miktarı - 7000 - ni bulmuştur. Büyük muhtelif şehirlerde göç miktarı tezayüd eylemişti. Meselâ: Berlinde - 33000 - kişi, Hamburgta - 11000-, Duisberg - Hamborn da - 6000 -, Frankfort am mayın de - 5000 - kişiden ibaret idi.

Asıl esas olarak göç edenlerin bir daha avdetleri meselesidir. Doğum miktarının azalması dolayısile göç durdurulmalı, diğer şehirlerden göç edenler şehre alınmalıdır.

1929 senesinde doğum miktarı 1000 kişilik halk arasında yaşayan çocuklar 13.3 ve 1930 da 13 ve 1931 de 11.7 yi bulmuştur. Bu miktar Rayn vestfaleninde ve yukarı Şileziyende çok aşağı miktara kadar tenezzül etmiştir.

Berlin, Laypzig ve Münihte ve Hamburgta nüfusa nazaran doğum miktarı vasatînin altında bulunuyor. Ölüm miktarı yükseliyor. Ve tezayüdü nüfus sıfır haddi üzerinde bulunuyordu. Berlinde ölüm miktarı 10717 ye baliğ olmuştu.

Mali cihetten şehirlerde seyrüsefer için vaki sarfiyat büyük, orta ve küçük şehirler için düşünülecek bir meseledir. Bu günkü tünel, tarmvay, tren vesair nakliyatı nazarden dur tutmalı münakale için işbu mahallere verilecek sarfiyatı düşünmelidir. Bu noktada « Vauthier » e hak vermek iktıza eder. Yani düşününüz ki geniş bahçeli şehir inşaatında bu vesaiti nakliye ücretleri yolların uzunluğundan daha pahalı olacaktır.

Bunu bir misâl olarak almak muvafık değildir. Bu emsaller hususi yaşayış şeraitine tâbidir. Bazı şehirler halkının havaya karşı korunma tedbirlerinin lâyıkile alınmadığı gözükmektedir. İnşaat seri hava alacak surette olmamalıdır. Harpten sonra sıra ile yapılan inşaat muvafık görülmüş meselâ zehirli gazle gazlenen sokaklarda, ortalarında meydan bırakılan binalara nazaran çabuk olarak gaz defolmaktadır. Ve hattâ yangın söndürmek bugünkü modern binalarda daha çabuk icra edilmektedir.

Filhakika yeni şehirlerin imalâtında bazı hususata riayet edilmektedir. Şehir inşaatında « Koshewnikow » un mütalealarını zikredelim :-

1 — Büyük şehirlerde sokaklar ile meydanların arasındaki nisbet bugün için vasatî olarak 1 : 2 dir. 1 : 1 veyahud 2 : 1 büyültülmüş olabilir. « Vauthier » e nazaran şehir sathının % 85 - 90 kadarı cadde meydanlar olmalıdır. Alman noktai nazarına göre 9 : 11 nisbetinde arzu edilir. En muvafıkı 6 : 1 nisbetidir ve 5 : 1 nisbeti olursa kâfi addolunur.

2 — Esas olarak caddelerin genişliğini tesbit etmek lâzımdır. « Vauthier » en asgari olarak - 50 - metre nakil vasıtaları için gidecek orta yol ile - 20 - metre kaldırım kabul etmektedir. Kaldırımda ağaç dikmek çok ehemmiyetlidir.

3 — Caddelerin inşaatını ve ne cihette yapılacağına ehemmiyet vermelidir. Ana caddeler bılhassa o memlekette en fazla hangi rüzgârlar esiyorsa o rüzgârlar istikametine yapılmalıdır. Yahud lodos ve poyraz istikametinde yapılmalı ve kuvvetli olan güneş ziyasına maruz olmalıdır ki gazin çabuk olarak hal ve tebahhuruna yardım etsin.

4 — Sokakların müntehaları gayet geniş meydanlara müntehi olmalı ve bu meydanlarda büyük havuzlar bulunmalıdır ki bu havuzlar su tesisatı tehlikeye uğrarsa yangın hususunda istimal edilir. Ve çıkmaz sokaklar gibi yerlerden içtinab olunmalıdır.

5 — Esas olarak binalar grupları arasında mesafeler olmalıdır. Evler arasındaki mesafe en yüksek evin irtifaı kadar olmalı caddenin mesafesi de o derece olmalı ki caddenin ortası ile kaldırım bir hanenin yıkılmasile kapanmamalıdır. Şehir içinde bulunan eskimeğe yüz tutmuş ve yıkılmak üzere bulunan binaların yerlerine bina yapılmamak suretile ki bu suretle şehir dahilinde serbestlik temin edilmiş olur.

6 — Bilhassa şehir merkezlerinde binaların merkezleştirilmesinden bir araya toplanmasından tevakki ediniz. Küçük küçük gruplar, küme küme halinde yapılan binalar tercih olunur.

7 — Bodrum katları, derin toprak içine yapılan tesisat muvafık değildir. Çünkü bu yerler gazin def'ine yaramazlar bilâkis muhafaza ederler. Orman ve su kenarları civarında yapılan mebani bilhassa bilâ vasıta hava korunması noktai nazarından çok ehemmiyetlidir.

8 — Demiryolu istasiyonlarının çok derinlerde tahtezzemin yapılması iştial ve gaz bombalarına karşı bir sığınak yeri olması dolayısile faidelidir.

9 — Elektrik, gaz ve su tesisatı tahripten korunabilecek emniyetli mevkilerde olmalıdır.

Tahtezzemin olarak kabloların vaz'ı yalnız bunların emniyeti noktai nazarından değil her hususta faidelidir. Bilûmum kuvvet santrallarının emniyeti noktai nazarından faidelidir. Bu suretle kuvvet santrallarının mevkii ifşa edilmemiş olur. Almanyada yapılan setir tecrübelerinde bu hakikat meydana çıkmıştır. Sis perdesi altında bile havai yapılan tesisat tefrik edilmiş ve kuvvet santralı bulunmuştur. Eğer tesisat tahtezzemin yapılmamış ise bu kabloların muvazi çekilişleri caddeler ve ormanlar dahilinden rüyet mümkün olmıyacak şekilde yapılmalıdır.

Kuvvet santrallarının kuvvei muharrike merkezleri kuvvet santralı kendisi bombadan korunabilecek surette emniyette bulundurmalıdır. Linit kömürü ile çalışan kuvvet santralları gündüz işlerinde tam bir tesir altında çalışamazlar.

10 — Telgraf ve telefon nâkılleri ve hususî yangın ihbar mevkileri emniyet altında bulunmalıdır. Bunların çalışmaları dahi her hususta emniyette olmalıdır.

11 — Kaldırımlarda kullanılan mevad zehirli gazi bel'edecek maddelerden olmamalı tahta kaldırımlar kullanılmamalıdır.

12 — En mühim iş mevaddı gıdaiye depoları gaze karşı emniyetli olmalıdır. Bundan maada su tasfiye mevkileri, makinelerin yedek eşya ambarları da emniyet altında bulunmalıdır.

İstikbalde yapılacak olan bir şehirden istenen evsaf yukarda yazılı surettedir. Ne zaman böyle bir şehre malik olursak o zaman yukarki mütalealarıı aynen icra edebiliriz.

« Vauthier » bu talebi üç safhaya ayırmaktadır. Birinci safha propaganda, ikinci safha şehir plânının ihzarı, üçüncü safha ise icraattır. Plânın ihzarı için ancak 5 sene lâzımdır. 50 sene zarfında büyük imalâthaneler tesis olunabilir. Ve 100 senede de böyle asri bir plân Fransada tam olarak tatbik olunabilir. Bu hususun tam surette tatbikı hükûmetin enerjisine tâbidir. Belki daha kısa bir zamanda yapılmak ta mümkün olabilir.

Böyle havadar bir şehirde bir hava hücumunda neler vukubulur? Cevab olarak denebilir ki iştialler, yangınlar ve gizli bombalara karşı korunma mevcuttur. Bilhassa gaze karşı çok dikkat ve ihtimam edilmek lâzımdır. Yangın yapıcı ve patlayıcı bombaların yaptıkları tahribattan hemen ekseriya korunmak mümkün olamamaktadır. Yalnız yanan evlerden çıkan yılankavi alevler itfaiye tarafından bertaraf edilebilir.

Esas korunma çareleri

1 — Gaz korunması

Gaz korunması hava müdafaasının bilâvasıta korunma kısmının en önünde bulunmaktadır. Çünkü gazin yüksek tesiri kendini göstermekte olub gaz korunmaları için bir çok tecrübeler yapılmaktadır. Cephe gerisinde bulunan halkın gaze karşı korunması başka, cephede bulunan askerlerin gaze karşı korunması başkadır. Bir harb zuhûrunda sivil halkın gaze karşı korunması için hazırlıklarda bulunulmalıdır.

Gaz korunmasına dair mühim meseleler:

Gaz tehlikesini hissetmek ve anlamak.

Ferdi veyahud heyeti umumiyenin korunma tarzı icrası.

Gazlenmemek, gaz maddelerini izale etmek ve gaz tehlike mevcudiyeti ve gaze karşı korunma hazırlıkları.

Gazin mevcudiyetini çok erken olarak hissetmek gaz korunmasında en büyük rolü oynamaktadır. Ayni zamanda gaz tehlikesinin nihayetini de hissetmek müşküldür. Üçüncü olarak gazin cinsini tayin etmek te lâzımdır. Harb gazleri, sis, duman veyahud bulut şeklinde gözüktüğünden gaz tehlikesini tesbit mümkündür. Ve modern gaz maskeleri mevcud gazlere karşı korurlar.

Bugün deri üzerinde kabarcıklar yanmalar vücude getiren gazler istimal edilmektedir. Bu hususta hususî korunma çareleri bulmak ve bu cins gazlerin mevcudiyetlerini tefrik etmek çok faidelidir. Gazin mevcudiyetini bulmak ve gaz tehlikesini tesbit etmek için fılî tecrübeler yapılmalıdır. En ehemmiyetlisi eğer kesafeti, tam ve müessir bir surette ise gayet basit olarak gaz teşhis olunur. En basit gazin teşhisi çıplak gözle mümkündür. Fakat bu had de tahdid edilmiştir. Renksiz Fosken bulutu gayrı mer'i olub ve çabuk olarak mütebahhir bir sis bulutu arzeder. Bundan başka hardallı gazlerin mevcudiyetini anlamak mümkündür. Mer'i olan gaz ancak renkli « Yeşıl - sarı » klor bulutlarıdır. Binaenaleyh gaz tehlikesinin tesbiti başka bir şeye ihtiyac kalmadan gözle mümkündür. Fakat renk tahavvülü, zararsız olan sis ve yapacağı rahatsızlığı biraz nazarı dikkate almalıdır. Gazin diğer bir suretle mevcudiyetini anlamak kokusu ile de olur. Bazı gazlerin karakterlerinde mevcud malûm kokuları vardır. Hardallı gazler hardal gibi kokar, Fosken dahi çürümüş ağaç veyahud ham meyva, mavi salib ise acı badem kokuları arzeder. Esaslı olarak fransız ordusunda yapılan tecrübelerde hardallı gazlerin teşhisi için hususî adamları koku ile teşhis esasına göre « Gaz taharricileri » kullanmaktadırlar. Koklamak suretile yapılan gaz teşhisleri pek kusurludur. Çünkü evvel koklanan gazi koklıyan âsab, bir sonrakini lâyıkile tefrik edemiyecektir. Bazı gazlerin kokuları tabiî kokular gibi değildir bunun için tefrik müşküldür.

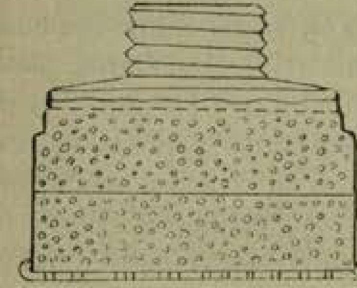
Netice olarak hükûmetler kokusuz gazler kullanmaktadırlar.

Fılî metodlar büyük harpte istimal edilmiş olub bugün için müstamel değildir. Fransızlar klor gazini amonyakla sis yapmak suretile veyahud bakır parçaları üzerinde yeşil renkte bir alev yapması suretile tefrik etmektedirler. En son maksada uygun olarak « Dedektor » aleti istimal edilmektedir. İsbu alet cephenin önünde « 50 » metre mesafede bulunmakta ve sipere de çift kablo ile bağlı bulunmakta olub siperdeki ucunda bir lâmba veyahud bir sada husule getirici vardır. Gaz dedektor civarından geçerken gazden mütevellid kutuplaşma dolayısile cereyan hâsıl olur. Ve bu cereyan derhal lâmbayı yakmak veyahud sada vericiye sada vermek suretile sipere gazin tehlikesini ihbar eder. Böyle olmakla beraber gazin teşhis noktai nazarından şimdiye kadar esaslı aletler bulunmamıştır. Gazin teşhisi hususlarında fransızlar müteaddid cam üstüvaneler « Tüpler » almışlar içine « Reagenzin » vazetmişler ve gazli bir havayı belettiği takdirde üstüvane içinde pamuk ile iyodü kalsiyom vardır. Silindir maviye tebevvün ederse klor vardır. Analin mahlûlü Fosken teşhisinde kullanılır. Azotiyeti fıdda ile vazeline batırılmış pamuk Arsinik mürekkebatını teşhiste kullanılır. Havası tahliye edilmiş balon alınır gazden şüphe edilen mahalle getirilib ağzı açılır. Hava « Tüpler » içine dolar lâboratuvara gelerek bakılır. « Reagenzin » kâğıdı alarak klor muayene olunur. Yalnız bu kâğıd hardallı gazler için iyi bir netice vermemektedir. Tecrübede nazarı dikkate alınacak ilk mesele renktir. Almanlar iki sarı renk istimal ederler burada renkten maksad gaz teşhisinde müstamel formüldür. Diğer metodlarda kâfi derecede kat'î teşhiste görülmemektedir. Bu hususta fransızlar 918 de « Grignard Method » ile iyod mahlûlü hardallı gazlerin kloru vasıtasile tabeddülü kimyeviye maruz kalır. Ve iyod bulanık olarak tezahür eder. Bu metod iyi bir metoddur. Beynelmilel salibiahmer cemiyeti hardallı gazlere mukabil en müessir metod için bir müsabaka tertib eylemiş ise de 31-12-930 tarihinde bir şey elde edilemediğinden bu müsabakaya nihayet vermiştir.

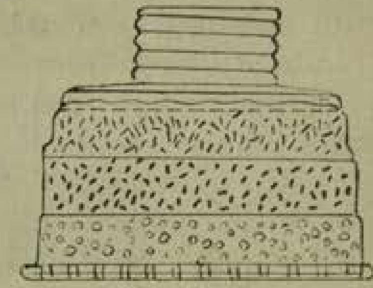
Harb gazlerinin erken olarak bissedilmesi hava müdafaasında çok mühim olub daima âsabı gergin, korku içinde bulunan halkın emniyeti noktai nazarından da çok faidelidir. Bu suretle halka itimad bahşedilmiş olur. Filî metodlardan sarfı nazar edilmemelidir. Fakat böyle emniyetli ve kesafetten müteessir « Deteltor » lar mevcuttur. Böyle olmakla beraber gaz teşhisinde kıymet dereceleri lâyıkile teşhis olunmamıştır.

Gazden korunma : - Şimdiye kadar vâsi mikyasta cephe gerisinde kalan halkın gaze karşı korunması hususları nazarı dikkate alınamamıştır. Ferdî ve umumî korunma hakkında bir çok nazarî ve amelî hususat ilmî teknik sahada esaslandırılmıştır. Ferdî korunmalar için gaz maskeleri ve müvellidülhumuza şişeleri ile ciğerlere zarar verici gazlere karşı korunma kabildir. Cilde yara husule getirenler için ise korunma elbiseleri mevcuttur. Gaz maskelerin ve filtrelerin vazifeleri havayı zehirli gazden tefrik etmektir. Gaz maskeleri ya kendileri filtre tertibatına maliktir veyahud ayrıca bir filtre tertibatına maliktir. Bu son tipte maske ile filtre arasında bir boru mevcuttur. Şuna dikkat etmek lâzımdır ki filtrelerin istimali müddeti tahdid edilmiştir. Bu filtreler malûm miktarda gaze karşı istimal olunur. Son hadlerinde istimal edilemiyecekleri cihetle yenilemek iktıza eyler. Muayyen müddetin hitamında bu maskeler gaz kaçırırlar. Bunun için maskeler zaman zaman kontrol edilmelidir. Gaz maskelerinden beklenen hizmet teneffüs kaidelerine uygun olarak haricî havaya karşı gaz sızdırmıyacak şekilde olmasıdır. Birincisi her ferd kendi için gaz maskesi aramalı ki bu maskeler kendi başının şekline ve büyüklüğüne uygun olmalıdır. İkinci dikkat edilecek nokta yüzde hava sızdırmamalı ve harice teneffüs edilen hava, hamızı karbon dışarıya çıkarılmalı ve bir daha tekrar teneffüs edilmemelidir. Müvellidülhumuza aleti istimalinden maksad haricî havadaki müvellidülhumuzaya ihtiyac hâsıl etmeksizin doğrudan doğruya teneffüs edilen havayı bu aletten geçme suretile istimal eylemektir. Gaz maskeleri her gaze karşı koruyamazlar ve gazlerin kesafetine nazaran maske intihab olunur. « Bilhassa humzukarbon gazlerine karşı filtreler koruyamazlar. « Mavi salib » ve « Klor pikrin » e karşı ko-

runması küçtür. Bunlar için hususî filtreler vardır. Ve mavi salib ise bu filtrelerden nüfuz eder. Eğer haricî hava tamamile gaz ile memlû olub teneffüs edilecek müvellidülhumuza miktarı azalmış ise bu gün için iki ve üç katlı şekilde gösterilen filtreler mevcud olub bu filtreler halen mevcud gazlere karşı tahaffuz



Hususî imal edilmiş süzkeç



Fazla tabakalı süzkeç

çarelerine yardım etmektedirler. Bu maskeler, zehirli gazleri bel'edici hassaya malik karbon veyahud kimyevî maddeler dahilinden geçirilmek esaslarına bağlıdır. Duman şeklinde olan gazler için ise duman süzecek hususî filtreler mevcuttur.

Müvellidülhumuza şişeli maskelerle yapılan korunma bu gün için mevcud gazlere karşı lâyıkile korumakta ise de bu tertibat için filtreler müvellidülhumuza şişeli maskeler bir araya getirilerek mezcedilmiş yeni hususî bir tip meydana gelmiştir.

Vücudün muhafazası için şimdiye kadar tam bir şekilde korunma vasıtası bulunamamıştır. Bu hususta Amerikada mevcud « Chemical Warfere service » keten tohumundan elde edilen bir mahlûle batırılmış çizmeler, elbiseler, iç çamaşırları yapmak ve bu elbiselerin giyilmesile yüzlerce saat zarfında hardallı gazler mıntakası dahilinde bulunmağı temin etmişlerdir. Ve çamaşırlar üzerindeki mevad ayni filtre tesirini göstermektedir. Ve gaz bu suretle tefrik edilmekte olub arzu edilir ki istikbalde bu maddei mücerride tekmil gazleri tutsun ve cilde nüfuz ettirmesin.

Gaze karşı müşterek korunma : - Bu korunma sığınaklar vasıtasile mümkündür. « Brisanz » bombalarına karşı bu sureti tahaffuz çok iyidir. Bunların gazlere karşı yüksek emniyette olması lâzımdır. Bunda asıl büyük müşkülât gaz sığınak-

ları mümkün olduğu kadar yüksekte olmalıdır ki, zemine toplanmış olan gazin bu sığınaklara nüfuz etmemesi lâzımdır.

- Brisanz - bombalarından siyanet edecek sığınaklar yüksek demir beton ile yapılmış kuleli evlerdir.

Harpte müşterek korunma hakiki ve müsbet bir rol oynamamıştır. Almanlar tarafından gaz nüfuz etmiyecek sığınaklar istimal edilmişti. Bu sığınaklara hava ve gaz nüfuz etmemekte ve bombalara karşı koruyacak şekilde idi. Buralarda mevcud hava hariçteki zehirli hava bertaraf oluncaya kadar oraya iltica edenlere kifayet etmekte idi. İşbu korunma tertibatı; iyi kapanan kapılar ve menfezlere malik olub bu kapı ve menfez arkalarına yünden örtüler kaplanmıştı. Bu örtüler üzerine - Klor gazile hücumda - kalye tuzu gibi bir kimyevi mahlûl ile yanmağı men için - schwefelleber - mahlûlü serpilir. Ayni mahlûl dahili döşemelere dahi serpilir. Müttefikler ise bilâhare bu yünlü örtülerin üzerine ki bu örtüler pamuktan yapılmıştır. Bu örtüler %85 parafin yağı ve %15 te muşamba yağı içine batırılmış olub bunların arkası ise hususi bir maddei mücerride ile tecrid edilmiştir. Bundan maada garb cephesinde de harici gazli havayı tasfiye eden tecdidi hava tertibatı istimal eylemişlerdir. Bundan maada fransızlar müvellidülhumuza şişeleri ve müvellidülhumuza verecek mevad istimalile sığınaklarda uzun müddet kalmağı son zamanlarda da tecrübe yapmaktadırlar. Harpten sonra gaze karşı muhafaza eden sığınaklarda vantilâsyon tertibatı istimal edilmektedir.

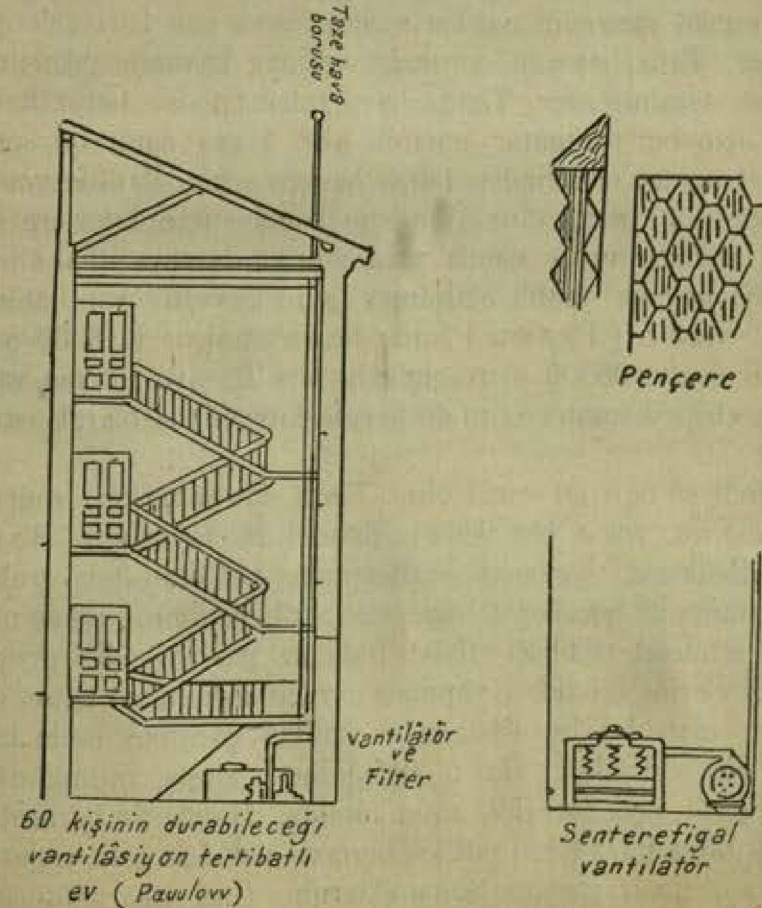
Sivil halkın korunması hususunda kullanılan sığınaklara taze hava sevki bazı sualleri mucib olmuştur. Burada sevkolunan hava evvelâ filtreden geçirilir mi yoksa yüksek bacalar vasıtasile havayı yükseklerdeki hava tabakalarından alınmak suretile mi tedarik edilir. Bu - Pawlow - un teklifine karşı denebilir ki az miktarda tahrib bombalarile yahud kuvvetli tahrib bombalarile fazla miktarda vaki hücumlar gaz korunmasını ihlâl etmiyecek şekilde olmalıdır.

Evler ve mahzenler gaz koruyacak surette olmalı evin her katına irişilmek çok kolay olmalı. Her katın yakininde su vesair ihtiyaç malzemesi alınmak mümkün olabilmeli ve ev sahipleri gaz koruma mevkiini gayet iyi olarak yaptırmalı, ev-

ler - Brisanz - bomba tesirleri tahrib olunurlar bunun için evlere - Pawlow - un teklifine nazaran bir mahzen yaptırmak çok lâzımdır. Bunların tavanları beton olmalıdır.

Evlerin ve mahzenlerin hava kaçırmaması için kapılar çifte olmalıdır. Üzerleri keçe ve lâstik kapama tertibatına malik olmalı ve hava tutacak tertibata da malik olmalı. Mahzenlerin ve evlerin pencerelerini karınlı camlarla kapatmalı ve kenarlarını çimento ile örtmeli. Koridor kapılarına keçeler koyarak hava sızdırmamalı. Eğer evin tamamile gaz korunması istenirse tavanlar beton olmalı ve tavan döşeme ve duvarları gaz bel'etmemek için yağlı boya ile boyanmalıdır.

En mühim olarak korunma mevkilerine filtreli vantilasyon tertibatı konmalı ve merdiven altına veyahud mahzene bir elek-



60 kişinin durabileceği vantilâsiyon tertibatlı ev (Pauulovv)

Senterefigal vantilâtör

trik motorile müteharrik bir sentrefigal vantilâtör vazedilmelidir. Ve bunlara taze hava alma ve fena havayı çıkarma boruları ilâve olunmalı, bu vantilasyon tertibatlı evlerin bir kuvvet membaına ihtiyacı vardır. Eğer bu memba olmazsa ve inkıtaa uğrarsa tekmil korunma tertibatı istimal edilemez. Netice olarak sakinleri ölüme mahkûm olur.

Büyük ehemmiyeti tezahür eden (Pawlow) un ikinci bir teklifi ki taze havayı çok yüksek hava tabakalarından almaktır. (Pawlow) misâl olarak bir tesisat için derki: Hükûmet konaklarına, hastanelere, telefon santırallarına ve halk sığınak mevkilerine böyle tertibat vazeylemek iktıza eder. Böyle bir havayı almak için ya yüksek bina veyahud bacalar yapmakla mümkün olur. (Pawlow) derki bu iş için 50 metre yükseklik kâfi olduğu (Vauthier) ise 24 metrenin gazden serbest hava için kâfi geleceğini zikreder. Taze havanın alınması ve fena havanın çıkarılması meselesi tezahür eder. Temiz hava tabakasından temiz havayı almak için bir vantilâtör emerek alır. Hava ısınır bu suretle emniyet noktai nazarından tefrik hassası artar, Vantilasyon gazin tekâsüfüne mâni olur. Yine bu bacalar vantilatörlere bağlıdır. Gaz hücumu esnasında vantilâtörler devreye ithal olunur.

Kâfi havaya malik olabilmek için kuvvetli vantilâtörlere ihtiyac vardır. (Pawlow) bunu hesab etmiştir ki 8000 adam için bir saatte 96000 metre mikâbı taze havaya ihtiyac vardır bunun elektrik motorlarını 40 beygir kuvvetinde olarak istimal ederler.

Şimdi şü üç sual varid olur. Ferdî korunma mı, müçtemi korunma mı, yoksa her ikisinin istimali mi faydalıdır. Bu hususta Brükselde toplanan salibiahmer konferansında yukarki üç korunma ile beraber tahliye mevzuubahs olmuş ise de netice tekmil emniyet tertibatı itfaiye teşkilâtı, gaz menedici grupların vazifelerini bihakkın yapması gazden korunmayı temin eder. Mühim olan bu hususta gazin def'ine çalışmak isede bu da kolay bir iş değildir. Gazin defedilmesi ateşle mümkünse de bu da gazli açık arazide mümkündür. Bunda da hararet çok yüksek olmalıdır. Eğer yüksek olmazsa pek fena tesir yapar. En iyi gaz tertibatı yağmur sağanaklarıdır. Gazi yıkar götürür.

Netice olarak:- Gazden korunmak ve zehirlenmeden kurtulmak için halka gazin tehlikelerini, Gaz gruplarının def'i hususundaki metotlarını, gaz hastalarının nasıl bir tedavi ve ne gibi bir tedbir yapılmasının iktıza ettiğini öğretmek çok faydalı olur.

Polisler, sıhhi imdad heyeti, ıtfaiyelerin bu hususta malûmatları olmalı, fakat bunlar da kâfi değil tekmil halk gaz tehlikesini gaz def'ini öğrenmeli amelî ve nazarî def'i hususlarını öğrenmeğe mecbur tutulmalıdır. Halk ferdler üzerinde gazin tesirini bilmeli.

Gaz hücumu bilgi hücumudur. Tehlikenin büyüklüğü hücum vasıtalarile değil halkın alacağı tedbirlere bağlıdır. Hiç bir hücum panik yaptırmaz fakat gaz hücumu vâsi miktarda panik tevlid eder. Hazırlık, pratik, nazarı olmalı ve halk sinirlerine hâkim olmalı ve bir dissiplin dahilinde çalışılmalı, emniyet kaidelerini gazin def'i usullerini ve ferdî yardımlarını bilmelidirler.

Gaz tesirine dair kısa bir mütalea:

En son tecrübelere göre tesir derecesi - Teneffüs suretile -

Sulu İperit	4	saatte
Levizit	1	«
Fosken	30	dakikada

Gazlenmiş bir sahada zayiat miktarı:

Normal zayiat	% 80 açık havada maskesiz
Maske ile	% 50
Maske ve elbise ile	% 20
Muhafazalı ayakkabı ve maske ile	% 30

Açık ve gazli bir sahada bulunulduğu zaman ilk 10 dakikada % 5 zayiat ve devam ederse zayiat tezayüdü 30 dakikada % 30 çıkar.

Nâkili
Faris Abdürrahman

Singapur Üssübahri

Tarihçe

1813 senesinde İngiltereye pay düşen Singapuru üssübahrî haline koymak fikri, 1920 senesinde in'ikad eden imparatorluk konferansında Dominyonların ingiliz - japon ittifakını tecdid teklifine karşı aldıkları vaziyetten mülhem olmuştur. O sıralarda Japonya ve Amerika arasındaki münasebet pek gergin bulunmuş ve uzak şarkta beliren harb tehlikesi, değişen sevkulceyş vaziyeti ve bu vaziyetin ingiliz deniz politikasına yaptığı aksi tesirleri tetkik maksadile, admiraltı amiral Jelikoyu bir tetkik seyahati için Singapura yollamak mecburiyetini hissetti. Lord Jeliko verdiği raporda kuvvetli bir Bahrimuhiti kebir filosu tedarikini hararetle tavsiye ediyor ve 27 - 10 - 1921 de iş başında bulunan Loid Jorjun koalisyon hükûmeti tarafından avam kamarasında, Singapurun birinci sınıf üssübahrî haline ifrağ edilmek istendiği hakkındaki beyanat, admiraltının amiral Jelikonun dermeyan ettiği mütalealarıı kabul ettiğini gösteriyordu. 10 - 5 - 1933 te ingiliz parlâmentosu tarafından kabul edilen bir kanun ile işbu Maverayı Hind limanına ammenin alâkası davet ediliyor. O sıralarda admiraltının birinci lordu bulunan müstemlekeler nazırı Amerynin bu büyük plânın mucidi telâkki etmek lâzımdır. 1923 te bütçeye ilk 160000 sterlinlik bir tahsisat konuldu. Bu tahsisatla liman ve tersane inşa edilecekti, fakat ertesi sene mart ayında bu plânın tatbikı o zamanki uzak şark siyasetine muhalif bulunacağı mülâhazasile Mc. Donald amele hükûmeti bu plândan sarfınazar etmek niyetinde olduğunu beyan etti. 1925 senesinde teşekkül eden muhafazakâr Baldwin hükûmeti yeni baştan bu

plânı ele aldı. Böylece Singapur adasını Malaka yarımadasından ayıran metrûk ve bataklık « Old Strait » kanalı tarandı, temizlendi. Straits Settlement hükûmeti tersane tesisatına tahsis edilmek üzere 2250 dönüm ve tayyare meydanına tahsis edilmek üzere 600 dönüm araziyi bilâbedel Britanya hükûmetinin emrine verdi. 1928 senesi yaz mevsiminde İngiltereden en büyük gemileri havuzlamağa elverişli 260 metre uzunluğunda bir sabih havuz gönderiliyor ve 1928 senesi son baharında John Jackson ile bir mukavelename aktediliyor, işbu firma üssübahriyi yedi sene zarfında 7750000 sterling mukabilinde tamamen inşa etmesini taahhüd ediyordu.

Demir yolları, yollar, tersaneler; kuru havuzlar, yağ mahzenleri, kışlalar, istihkâmlar v.s. inşasına müteallik büyük mikyasta plânların tatbikını 1928 senesi yaz mevsiminde aktedilen Kellog misakı tehir etti, o zaman « Yeniden harb, asla! » sözü herkesin ağzında dolaşan bir parola idi ve Japon - ingiliz münasebatının hararetlenmesi göz önünde bulundurularak « Jackson » mukavelenamesinin feshine temayül husule gelmişti. Böyle olmakla beraber ingilizler ağır adımlarla inşaata devam ettiler. 1930 da yeniden iş başına geçen Mc. Donald, plânın tatbikatından sarfınazar edileceğini beyan etti. Ayni senede toplanan imparatorluk konferansı tasarruf maksadile inşaata tahsis edilen mebaliği 5000000 sterlinge indirdi. Mart 1933 te ingiliz parlâmentosunda: « Singapur inşaatı plân dahilinde devam etmektedir » yolunda hükûmetin beyanatta bulunması o sıralarda endişe veren Çin - Japon vakayiinden münbais olsa gerektir. Nihayet 23 - 3 - 1933 tarihinde admiraltı da birinci lord bulunan Sör Eyres - Monselli: « Jackson firmasile 1935 senesi eylûlüne kadar Singapur üssübahrîsi işlerinin ikmaline müteallik mukavelenin borç » olduğunu parlâmentoda beyan etti. Üssübahrînin teslihatını ikmal etmek ve makine tesisatını meydana getirebilmek için müddetin iki sena daha temdid edilmesine lüzum görüldü ki bu suretle 1937 nihayetinde iş ikmal edilmiş olacaktır.

Singapurun sevkulceyşî ehemmiyeti:

Üssübahrinin sevkulceyşi ehemmiyeti kâfi derecede malûmdur. Uzak şark dünyası methalinde çok elverişli bir üssülhareke olan Singapurun bir sürü tabii muhassenatı vardır, methal şarkı Malayanın eski ormanları ve (Jungle) ları ile şimale karşı mahfuz bulunmaktadır, şarka karşı ise tahkim edilmiş bataklıklarla muhafaza altında bulunmaktadır. « Keppel » limanı ve « Old Strait » kanalı her rüzgâra karşı mahfuz ve en büyük gemilerin demirlemelerine müsaid bulunuyorlar.

Şimali Borneonun Sarvak yağ menbaları hemen 400 deniz milinden daha uzak değillerdir, ayni zamanda kömürün Hindistandan ve petrolun Malayadan tedariki kolaydır. Singapurun üssübahri haline ifrağı, devamlı bir surette faal bir filo bulundurmak imkânını vermektedir. Plymouth Cebelüttarik - Malta - Portsaid ve Kap - Simonstown - Kolombo silsilelerinden mürekkeb olan ingiliz umum sevkulceyş manzumesi Singapurla yalnız bir ittisa temin etmiş olmakla kalmıyor, belki bununla 6000 mil mesafede bulunan ikinci ingiliz büyük harb gemileri üssübahrisi Malta kadar şayanı ehemmiyet bir merkez meydana gelmiş bulunuyor.

Singapurun hava sevkulceyşi ehemmiyeti bundan aşağı değildir. İngiliz imparatorluğunun üç büyük hava hatlarından ikisi Singapurdan geçer ve Londrayi, Kahire, Filistin, şarki Ürdün, Irak, ön ve arka Hindistanı daha ileriye giderek Avustralya ve Nevzelanda bağlar. Londra - Singapur arasındaki mesafe bu günkü vasıtalarla 120 uçuş saatinde kat edilebiliyor ve bu itibarla dünyanın muhtelif noktalarına dağılan imparatorluk aksamının irtibatı noktai nazarından hususi ehemmiyeti haiz bulunuyor. Askerlik ehemiyeti hakkındaki noktai nazarlar bir değildir. Mevkii askeriyi çevirmek suretile Malaka yarım adasını şimalden yarmak esasına istinad ettiği iddia edilen Japon plânı fantazi sahasına giren bir vahi mezuudur.

Singapurun iktısadi ehemmiyeti:

Ham kavuçuk toplanma mahalli olan Singapurun iktısadi ehemmiyeti sevkulceyş ehemmiyetinden aşağı değildir. Malayanın Hinterlandından kalay, Seylandan vâsi mikyasta kahve ve çay ve yakında bulunan Felemenk Hindi - Çinisinden petrol istihsalâtı işte ayni Singapur yolile dünyaya dağılmaktadır. Sayısız sahil hatlarından başka 50 yi mütecaviz büyük seyrisefain hattı, merkezi Singapur olan sulardan geçiyor ve yalnız ingiliz malı olarak 1 milyar sterling kıymetinde hamule nakklediyor. Felemenk ve fransız Hindi - Çini müstemlekelerile cenubi Çin ve Hong - Kong ile Amerikanın Filippin adaları Singapurun bulunduğu havzaya dahil bulunuyorlar. Avrupa ve Hindistandan şarki Asya ticaret limanlarına giden yegâne doğru yol Singapurdan geçer.

Eski deniz tesisatı:

Singapur 50000 nüfuslu bir şehir olub ayni ismi taşıyan ve 560 kilometre murrbbaı satıh mesahası kaplıyan adanın cenub sahili üzerinde bulunmaktadır. Mezkûr şehrin burnu mesabesinde bulunan küçük Blakang Mati adası vardır. Her iki ada arasında geniş Keppel limanı mevcuttur, liman çok müsaid bir demir yeri olduğu gibi rüzgâr ile denize karşı mahfuzdur, ancak cenubu şarki istikametinde açık ve hücuma karşı gayrı mahfuzdur. Şehir ve limana muttasıl bulunan eski tersane tesisatı kruvazör ve küçük gemilerin tamirine mahsus bir tamirat ve teçhizat tersanesinden ibarettir, tersanede müstemleke hükûmetine aid ve ilk nazarda ticaret gemilerine mahsus olan beş kuru havuz vardır:

Viktorya havuzu	....	140 × 17 × 6 metre
Albert «	....	143.5 × 17 × 6,4 metre
King «	....	266,1 × 28.3 × 10.4 metre
Keppel limanı kısım I	...	116 × 13.7 × 4.2 metre
Keppel « « II	...	135 × 15.8 × 5.2 metre

Şehir, liman ve tersane tesisatının muhafazası Blakang Mati ağır gemi toplarından mürekkeb bataryaya mevdu bulunuyor. İşbu tesisat eski olmakla beraber yeni harb limanının muhafazası hususunda bugün dahi ehemmiyetli bir rol oynıyabilir. Blakang Mati üzerinde bir büyük deniz yağ deposu vardır ve bir Avrupa piyade taburunun nezareti altında bulunmaktadır.

Seletardaki yeni üssübahrî:

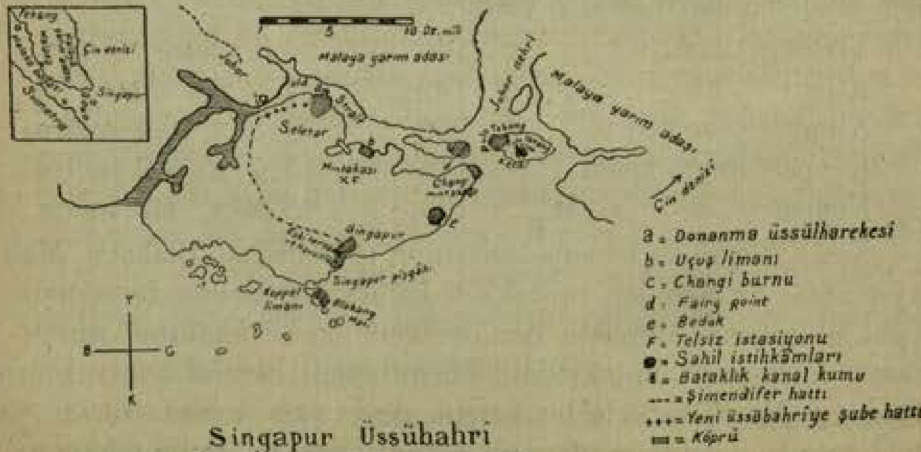
Singapur adasının şimal sahili şehirden 20 kilometre mesafededir. 1,5 kilometre genişliğindeki « Old Strait » (Johor boğazı da tesmiye edilir.) vasıtasile Malaya yarım adasından ayrılmaktadır. Üzerinden geçen Singapur - Johor demir yolu şimale doğru uzanmış olub boğazı hemen hemen biri birine müsavi iki kısma ayırmaktadır. Garb kısmı sığlık ve bataklıktır, gayrı meskûn yabani ormanlar ve (Jungle) larla kapalıdır ve bu itibarla gayrı kabili mürurdur. Buna mukabil işbu hattın şarkında bulunan daha geniş boğaz kısmının kâfi miktarda derin yerleri vardır ki bir kısmı tabii ve bir kısmı taranmış iyi bir demir mahallidir. Bu suretle kanalın bu kısmı her büyüklükte harb gemileri için melce teşkil edecek bir hale getirilmiştir. Kanalın bu kısmında, yani adanın şimal sahilinde eski yabani ormanlardan ve (Jungle)lardani baret bulunan bir saha üzerinde son on sene içinde şimdiki üssübahrî kurulmuştur. Tesisat bittikten sonra Londra, Liverpul ve Hong - Kong dan sonra İngiltere imparatorluğunun en büyük limanı Singapur olacaktır.

Üssübahrî üç geniş ve yekdiğerinden ayrı tesisattan mürekkeb bulunmaktadır:

a) Seletar civarındaki tersane ve havuzlar.

b) Kırallık hava kuvvetleri. Seletar uçuş meydanı.

c) Changi civarındaki sahil istihkâmları.



Singapur Üssübahri

a) Seletar civarındaki tersane ve havuzlar:- Adayı Malaya arazisine bağlıyan ana şimendifer hattından Seletara uzanan 4 deniz mili uzunluğundaki bir şube hattı yeni tesisatı şimendifer hattına bağlamaktadır. Burada tersaneler, makine holları, rıhtım tesisatı, içecek su sarnıçları ve kısmen bomba atışlarına karşı mukavim bulunan yeraltı yağ ve benzin depoları teessüs etmiş ve inşa edilmektedir. 1928 den beri bugünlerde inşaatı bitecek olan kuru bir havuz işile uğraşılmaktadır. (4 milyon sterling lirasına mal olacaktır.) ayni havuz en büyük iki harb gemisini istiab edebilecek kadar geniştir. Tersanenin biraz üst tarafına doğru, en büyük gemileri ve bu meyanda « Hood » ve « Nelsun » u havuzlıyabilecek cesamette « 50000 » tonluk ve dünyanın en cesim sabih havuzu demirlenmiş bulunuyor. İşbu havuz 1 milyon sterlıngı geçen bir meblağa mal olmuş olub 1926 ilâ 1928 senelerinde İngilterede Wallsen te Swan, Hunter ve Wigham tarafından inşa edilmiştir. Havuz dört Felemenk romorkörü vasıtasile 1928 senesi haziranından ikinciteşrine kadar devam eden bir müddet zarfında Singapura (8500 deniz mili) nakledilmiştir. 1929 senesi ağustosunda havuz emre amade bulunmuştur. Gerek kuru ve gerek sabih havuzda ayni zamanda üç büyük harb gemisi veya müteaddid küçük gemiler havuzlanabilir. 1928 de « Devonport » tan sevkedilen 150 tonluk bir vinç tersane emrine verilmiştir. Gemilerin tersanedeki ambarlara eşyalarını boşaltabilmeleri için vincin yüksekliğinde olmak üzere bir tahliye mahalli taranmıştır. Sureti daimede ingiliz admiralıısile hali temasta bulunan bir yeni telsiz istasiyonu vardır. Yağ sarnıçları, bir büyük filonun altı aylık yağ ihtiyacını temin edebilecek büyüklükte olan $1\frac{1}{4}$ tonluk bir tesisattır. Felemenk Hindı - Çinisi gazetelerinin 1934 ikincikânun nüshalarında, rıhtım tesisatile kuru havuzun bir kaç ay içinde ikmal edileceği hakkında malûmat mevcuttur.

b) Seletar uçuş limanı: - Tersane ve havuzların 6 ilâ 7 deniz mili kadar şarkında olub üstünden köprü geçen dir dere ile bunlardan ayrılmaktadır. 1927 senesi yazında eski orman ve (Jungle) ların ağaçları kesilib zemini tesviye edilmek

suretile 600 dönüm (240 hektar kadar) lük bir saha üzerinde uçuş meydanı yapmağa başlanmış ve esasen 1934 Martında ikmal edilmiş bulunması icab eden işler hemen 1933 senesi birincikânununun sonunda bitirilmiştir. Mevcud tesisat meyanında 75 metre uzunluğunda demirden mamul iki hangar, imalâthaneler, kışlalar, ikametgâhlar ve zabitan ile efrad için istirahat ve yemek salonları, bir geniş ve betondan mamul deniz tayyarelerine mahsus kızak tertibatı yapılmıştır.

C) Changi civarındaki müstahkem yerler: Old Strait boğazının methalinda yeni uçuş limanının hemen 7 ilâ 8 deniz mili kadar şark tarafında Singapur adası incelib Changi burnu ile nihayet bulur. Burada ve ancak 1 ilâ 5 deniz mili kadar şimali şarkî istikametinde bulunan adalar üzerinde Pulo Unin, Pulo Tekong Kechi ve Pulo Tekong Besor yeni istihkâmları tesis edilmiş bulunuyor. Singapur ve Changi arasında yarı yolda Bedok civarına tabiyesi ikmal edilecek olan istihkâmlar ile birlikte bu istihkâmlar Old Strait boğazı methaline ve bu itibarla yeni liman tesisatına hâkim olacaklardır.

Daha 1927 senesinde Changi ve Bedok mıntakasında lâstik ve hindistan cevizi fidanlığı ile eski orman ve (Jungle)dan ibaret 350 dönümlük bir arazi Straits Settlement hükûmeti tarafından askerlik hususatı için istimlâk edilmişti. Dağlık olması itibarile sureti mahsusada topçu mevazii tesisi için elverişli bulunan Changi mıntakasında Singapur adası şimali şarkî deniz cephesinin müdafaa manzumesi karargâhı bulunmaktadır. Esas itibarile ray üzerinde müteharrik bulunan ağır toplardan meydana getirilen istihkâmlar burada bulunuyorlar. 1928 senesinde Singapura sevkedilen meşhur 3 aded 45 s/m lik topun burya tabiye edilmiş olmaları memuldur. Beheri 150 tonluk 18 metre uzunluğu mütecaviz bulunan ve 1500 kilogram ağırlığında mermi atabilen bu toplar esasen harb esnasında ve o zamanki muharebe kruvazörü, bugünkü tayyare gemisi « Furious » e ve harbin nihayetlerine doğru Belçika sahilindeki alman mevzilerini bombardıman etmek maksadile « Lord Clive », « General Wolfe » ve « Prince Eugen » monitorlarına tabiye edilmiş bulunuyorlardı.

Tapçu, istihkâm ve piyade kışlaları ile yeni teessüs etmekte olan Ghangi şehri methali, şimalde kanal tarafından Changi deresinin munsabı ile Fairy-point arasındaki 1 mil genişliğindeki sahil kıyısındadır. Kanalın bu kısmı hemen kıyıya kadar büyük transport gemilerinin geçebileceği veçhile 20 metre kadar derin açılmıştır. Changi mıntakasının son vaziyeti hakkında Felemenk Hindi-Çinisi 1934 ikincikânun gazetelerinde verilen malûmata göre; o sıralarda içtima eden Singapur konferansı tesisatın ikmaline sarfı gayret edilmesi hakkında kanaat izhar eylemiştir. Bilfarz ağır top mevzileri muayyen vaktından 6 ay evvel ikmal edilmiş olacakmış. Diğer işler nihayet Eylûl 1934 te ikmal edilmiş bulunacak ve şimdiki harb limanının vaziyeti her türlü taarruza karşı koyabilecek halde imiş. Mütemadi surette top tabiyesi yapılmaktadır. Şimdiki halde Singapura 16 topçu zabiti muvasalat etmiş olub bunlar müteaddid 34 s/m lik ağır topların tabiyesile meşgul bulunacaklardır. Şimdiye kadar topçu mevzileri beton işlerinde çalıştırılan kulilerin yerine avrupalı amele verilmiştir. Halen inşaatta binlerce kimse çalışmaktadır. 1929 ordu bütçesinde istihkâmlar, müdafaa mevzileri kışlalar, yollar, ambarlar ve ilâ . . . için sahil istihkâmlar namı altında 1 115 000 sterling lirası teklif edilmiş idi.

Halen mevcud askerî kıt'alar:

Kirallık ağır topçu 7 inci livası - Singapur - Honkong ağır topçu livasından bir batarya - kırallık istihkâm kıtaatından 41 inci bölük - kırallık muhabere kıtaatından bir takım - 1 inci Wilshire alayı - Taipingde Burma nişancılarından bir tabur muhtelif yardımcı teşkilât. Yani bataryaların inşaatı yeni topçu efradile takviyeye lüzum gösterilmektedir. Changi mıntakasında iki piyade kışla bolku ikmal edilmiş ve topçu - İstihkâm kıt'alarınınki bir kaç hafta içinde ikmal edilebilecek bir halde bulunuyordu .- yeni neşredilen ferman mucibince 18 yaşından 50 yaşına kadar olan İngiliz tebaasının gönüllü kıtaatına girmeleri mecburî kılınmıştır.

Singapurun şimdiki hava kuvvetleri 2 torpito ve bomba filosu ile 1 deniz tayyaresi (Southampton Supermarine) filosundan ibarettir. Tayyare filolarının 6 ya iblağı mütesavverdir.

Yazan
Seferihisar : As. Ş. Rs.
piyade binbaşı
A. Rıza

Top ve zırh

Deniz muharebelerinde zaferin istihsali için yegâne faaliyet gösteren unsurlar top, torpito ve mayndır. Biz, bu üç malzemeden en ziyade toptan bahsedeceğiz.

Zırhın; bir müdafaa vasıtası olarak gemilere tatbikından evvel filoların kuvvetli birliklerini üç ambarlı firkateynler teşkil ederdi. İngiltereye bugünkü cihangir donanmayı kazandıran (Nelson) un mirası da bu gemilerden idi. Üç ambarlı gemilerin taşıdığı toplar her sınıf geminin taşıdığı toplardan kudret itibarile kahir bir üstünlük gösteriyordu. Kısa menzilli toplar bilhassa tahrib mermilerinin dehşeti cihetinden üç ambarlı gemilerin başlıca eslihasını teşkil ederdi.

Fransa ve İngiltere arasında büyük Nelson zamanından sonraki harplerde kullanılan toplar alelûmum kısa menzilli idi.

Üç ambarlı firkateynlerin top tabiyesi 3 : 4 hat üzerine olub ağır silâhları su kesimine yakın kısma, hafif silâhları da güverteye, mütevassıtları her iki hat arasına yelleştirilmişti. Trafalgar zaferinde nümune ittihaz edilen ve inşası hummalı bir şekilde devam eden üç ambarlıların ateş kudretini cihana göstermek icab ediyor ve birçok denizci devletler de bu tecrübeyi yapmak istiyorlardı. Çok geçmedi. İngilizlerin Nil muharebesinde o zamanın hattıharb gemisi olan üç ambarlılar kudret ve azametlerini, kahir ateş darbelerinin tesiratını gösterdiler. Nil harbinde ingilizlerin (120) toplu (Loryan) üç ambarlısı hasmının (75) toplu müteaddid parçalarını hattıharb harici yaptı ve mürettebatının yarısına yakın bir kısmını telef ve mecruh eyledi.

Üç ambarlı (120) toplu bir hattıharb gemisinin mürettebatı (800) zü geçiyordu.

İngilizler tarafından bu asırda icad edilen (Karunat) topları (1779) Amerikan istiklâl muharebeleri esnasında harb gemilerinin eslihası meyanına ithal edildi. Bu İstiklâl harbi zamanına kadar kullanılan topların sıkletleri fazla, istimalı güç, tesiratı okadar muhrib değildi. (32) librelik bir karunatın sıkleti (860) kilo iken, 12 librelik bir topun ağırlığı (1500) kiloyu geçiyordu. Karunatın sıkletinin azatılması bittabi süratine tesir yapmıştır. Karunat; topa nazaran ayni derece çıkış zaviyesi ile yaptığı atışta dun idi. İşte karunatın başlıca mahzuru .. Bu mahzur hakikaten fena idı. Bir gemiyı yalnız karunatlarla teslih etmek şüphesiz tehlikeli bir tabiye olurdu. Uzun menzilli olan toplar ile uzaktan düelloyu açmak, bilâhare hasma takarrüb ederek karunatların da iştirakini temin ile muzafferiyet kazanmak o zaman için bir harb tabiyesi oldu. İngiliz - Amerikan harplerinde ingilizlerin (Fibe) harb gemisi kâmilen karunatlarla, amerikalıların (Eseks) gemisi ise muhtelit idi. Yapılan bir muharebede (Eseks) zaferi kazandı. Hasmına galebe çaldı. İngilizler de bu suretle bir harb gemisinin yalnız karunatlarla teslihinin doğru olamıyacağını pek acı olarak gördüler ve herhangi bir menzilde kazanılacak bir faideyi, tehlikeli bir menzilde kazanmak için fedakârlık yapmanın makul birşey olamıyacağını düşünerek bu fikirlerinden sarfınazar ettiler. Bu tarihten itibaren karunatlar tâli derecede kaldı. Uzun menzilli olan toplar; ogünün top tabiyesi devrine kadar olan uzun zamandanberi asıl mevkiini muhafaza etmekte bulundu.

Dogger Bank ve Jutland harplerinde ingilizlerin uzun menzilli, büyük çaplı faik top kudreti alman denizciliğini mağlûb etti. Muharebede faide temin edecek bir topun kudreti menzilinin uzun olmasını, ikinci derece humbara sıkletinin fazla bulunmasını icab ederken almanların hattıharb gemilerini ve kruvazörlerini birkaç gemisi müstesna olmak üzere (28) likten fazla bir çapta teslih etmemelerinin hakiki sebepleri maalesef bugüne kadar öğrenilememiştir. (28) liklerin,

30,5 lukların tesirat noktai nazarından ingiliz toplarının (35) liklerine ve hattâ (38,5) luklarına muadil olduğunu kabul etmeği, bu hususta taannüd göstermeği nefsimce safdillik telâkki ederim. Bu ısrarlarında çok yanıldıklarını büyük harpte almanlar aleyhine neticelenen deniz savaşları tamamen göstermiştir.

Bir geminin başlıca eslihası, hasmını ezher cihet hangi mesafede olursa olsun zararlı ve mühlik vaziyette bulundurmak üzere intihab edilmiş bir çap ve tabiyeden ibarettir. Bu da uzun menzilli ve ağır humbaralı toplarla kabildir. Top humbaraları sıklet itibarile müsavi, fakat menzil itibarile farklı bulunursa bittabi uzun menzilli humbaraların tahribatı daha çok olur.

Trafalgardan sonra inşa edilen gemilerde o zaman için muhtelif çapta ve menzilde karunatlarla donatılmak suretile karışık bir teslihat tabiyesi vücude getirilmesi usul ittihaz edildi.

Bu gemilerin evsafını kısaca arzedeyim:

(120) toplu üç ambarlı (Hattıharb muadili) gemisi (900) ze karib mürettebatı olanlarla (70) toplu iki ambarlı (hattıharb kruvazörü muadili) 600 mürettebatı olanlar ve (38) toplu tek güverteli (Muhafazalı kruvazör muadili) olanlardı.

Trafalgar harbini müteakıb (30) sene sonra gemi top tabiyesi tebeddülâta uğradı. Esliha açık olarak bordalara yerleştirilmiş olan kısa menzilli ağır toplarla uzun menzilli karunatlar tevhid edilmiş bulunmakla beraber kısa menzilli topların tâli teslihat meyanında olduğu da görülüyordu.

Humbaraların som tane yerine istimal sahasına girmesi deniz harplerinde büyük bir tehlikenin vücude geleceğini bildiren bir işaret olmuştu. 260 som tane isabeti alan bir geminin deniz üzerinde yüzmekte olduğu Fransız - Cezayir harbi safhalarında cereyan etmiş vakayidendir.

1904 Rus - Japun harbinde (Gurumubuvi) zırhlısındaki 90 isabetin yaptığı tesirat pek müthiş olmuş ve mürettebattan 260 kadarı telef ve mecruh olmuştu. Bu tesirat humbaranın tesiratı idi. Som taneler hiçbir vakit bu tesiratı yapamıyordu. Rus - Japon harbinde tarafeyn filolarında humbara kullanılıyor ve dünya artık som taneyi terketmiş bulunuyordu.

Humbara; bir geminin su kesimine yakın bir yere isabet eder ve patlarsa o gemi için muharebeye devam etmek şöyle dursun . . Batmak tehlikesi bile vücude gelirdi.

Hamburanın bir isabeti ile hâsıl olan tehlikeyi bertaraf etmek için gemilerin zırh ile teslihi de düşünüldü.

1850 de zırh ile teslih edilmiş bir gemide yapılan tecrübeler humbaranın dehşetini gösterdi ve zırh ile nümune olarak yapılmış bir tecrübe gemisinde su kesimine yapılan isabetlerin, hattâ bir isabetin bile geminin hayatını tehlikeye koyacak bir kudreti muhribe meydana getirildiği görüldü. Bundan başka güllenin infilâkı müteakıb çok parçalara ayrılması, isabet noktasındaki zırh aksamını da fazla miktarda parçalara ayırması top efradı için ayrıca bir tehlike oldu.

Yapılan bu tecrübe kısaca şu şekilde itmam edildi:

Ahşab gemiler tamamen yangına müsaid, ahen gemiler o derece müsaid değildi. Su kesimine isabet eden som veya humbara taneler gemiyi batırmak tehlikesine maruz bırakıyor, fakat ahen bir gemiye isabet eden humbara efrad cihetile de fazla zayiat verdiriyordu. Bu sebeple ahen gemiler inşası ve humbara istimali rapor edildi. Bu tecrübe üzerine bütün mütehassıslar top humbarasının tesiratı müthişesinden endişe ediyor ve fakat hiçbir kimse kahhar bir ateşle düşman ateşini körletmeği düşünemiyordu. Gemiye uzun menzilli ve ağır humbaralı top yerleştirmeği icab ettiren bu tecrübe zırhın kabulüne de kuvvetli bir adım teşkil etmiş idi. Yalnız som tane ile humbaradan hangisinin tercih edileceği fikirleri tefrikayı mucib oldu. Filvaki som tane aten topun menzili humbaradan fazla ve barut hakkı daha muktesidane idi. Fakat humbaranın tesiratı muhribesi pek dehşetli idi. Gemi teknesinde yapılan tahribat ayni zamanda gemi topları ve mürettebatı arasında da yapıldığı cihetle humbaranın kabulü ve istimali fikirleri gittikçe kuvvet buldu.

1853 te Sinopta tahrib edilen Osmanlı filosuna mütearrız ruslar humbara da kullandılar. Osmanlı filosunun tahribi işini en ziyade humbaralar temin etti. Bu muharebede rus zayiatı (265), türklerin zayiatı ise (2750) miktarına baliğ olduğu

mütevatirdir. Bununla beraber humbaranın bu harpte tesiri tâli kalır. Zaferin rus filosu lehine kazanılmasına sebeb adedi faikıyet yardım etmiştir.

Bir hattıharb gemisinin kudreti harbiyesi ilk sütunda top teslihatına merbut olub bir dereceye kadar geminin ahenin teslihatına da istinat eder.

Top; gerek mütearrızın ve gerekse müdafiin her şeyden evvel vasıtai asliyesidir. Zırh ise yalnız şekli müdafaa arzeden bir vasıtadır. Makalemizde esas ittihaz edilen top ile zırhın tev'em olarak yürümelerini icab ettiren fikirleri tetkik edelim:

Fransız, Amerikan ve İngiliz fikirleri bu iki vasıtayı ayrı ayrı cihetlerden münakaşa, muhakeme ve tecrübe etmişlerdir.

Fransız fikri; üç ambarlılardan iktısad edilerek (90) toplu iki ambarlılara temayül etti ve iktısad edilen sıklet mahfuziyet noktai nazarından zırha verildi. Bu suretle gemilerin ahen olması takarrür etti. Top ambarlarının alabandalarına yerleştirilen toplar, zırh ile muhafaza altına alındı.. Üst güvertelere tabiye edilen toplar tâli derecede olub bunlar da zırh mahfuziyet vücude getirilmemişti. Bir ambardan iktısad olunması ve gemide zırhın tatbik edilmesi üzerine sıklet artınca top miktarı (36) ya tenezzül etti. Geminin zırh mahfuziyeti su kesiminden itibaren üst güverteye kadar çıkıyor ve baştan kıça kadar da muhtelif kalınlıkta olmak üzere uzanıyordu;

Amerika dahilî harbi mebde olmak üzere gemilere top tabiyesi başka bir manzara arzeder. Hususî bir zırh ile takviye edilen amerikan gemilerine bu tarihten sonra her yeni inşa edilen gemiye iki kıt'a (11) pusluk daha sonra bir kıt'a (11) pusluk ve nihayet iki kıt'a (15) pusluk kaval topları kalın ve gayrı kabili nüfuz zırh levhalar arkasına yerleştirdiler. Denizden pek az irtifada tabiye edilmiş olan bu topları havi gemiler açık denizlere elverişli değildi. Zırhın ve topun gemilerde tev'em olarak yer alması ve gün begün ilerlemesi daha ziyade Amerika dahilî harplerinde elde edilen tecarüb üzerine bina eder. Zırh tatbik edilen gemilerin, ahşab ve fakat yalnız topları mahfuziyet altına alınan gemilere galebesi Amerika dahilî harplerinde sık sık vaki olmuştur.

Topun menzili dahilinde mümkün mertebe kısa menzilde istimali ayrıca bir zarurettir. Yine Amerika harbinde şöyle bir muharebe dikkat nazarımızı celb eder. (Wihokin) tek taretli bir (11) pusluk, bir de (15) pusluk topla müsellâh ve zırh ile mahfuziyeti temin edilmiş kuvvetli bir monitor idi. (Atlanta) asilere mensub bir gemi olub üst güvertesi kaldırılmış ahen bir tüccar gemisinden bozma idi. Atlanta, (Wilmingtin) nehrinden inerken Wihokin ile karşılaştı. (3000) yarda mesafeden Atlanta beş mermi savurdu. Hiç biri isabet etmedi. Atlanta isabet temin edememekle manevî bir kusur yapmış oldu. Wihokin üç, dört mil süratle ve kemali sükûnetle Atlantaya yaklaştı. Her iki mübariz arasındaki mesafe (300) yardaya indi. Tarafeyn dehşetli heyecan geçiriyor, yürekleri çarptıran bir humma içinde istical ediyordu. Nihayet Wihokin ateş açtı, birbirini müteakıb attığı (5) mermiden bir danesi Atlantanın (4) pusla muhafaza altına alınmış topuna isabetle tareti çökertmiş, topu ıskat etmiş, (30) kadar top neferlerini de telef ve yaralı olarak saf harici yapmıştı. Atlanta aldığı Humbara isabetlerinden o kadar müteessir oldu ki düellodan (15) dakika sonra teslim olmağa mecbur kalmıştı.

İşte bu suretle zırhın gemilerde takviyesi, topun uzun menzilli ve büyük çaplı olması, som yerine humbaranın umumen kabul edilmesi 1862, 1872, 1877, 1880 senelerinde kuvvet buldu ve gemide birinci derecede topun ikinci derecede zırhın takviyesi dünya nazarında müttefikan terviç edildi.

Zırhın kabulüne mebde, Amerika dahilî harplerinde Merimak ile monitorlar arasındaki mücadele olub monitorun galebesi ile (1862) tarihi başlangıç teşkil eder.

1807 den itibaren (Fulton) Fülton tarafından buharın gemilere kuvvei muharrike olarak tatbikı ve yapılan tecrübe vapurundaki mesainin muvaffakıyet temin etmesi üzerine yelken, vasıtai hareket olmaktan uzaklaştırıldı. Fakat bir türlü ahşab gemi inşası faaliyeti durmadı, muhtelif ambarlı hattıhrab gemileri (1862) ye kadar ahşab olarak gitti. Bu tarihte zırhın esaslı olarak kabulü bütün devletler tarafından mecburî bir hal aldı. Zırhın gemilere tatbikı top kudretini de arttırdı. Toplar taretler

içine girdi. Tam isabetlerden gayrı, vaki olacak humbara iz'a-catına karşı top ve mürettebatı mahfuziyet altına alındı. Toplar bu devirlerde kâmilen ağızdan dolma idi. Kuyruktan dolma toplar henüz imal ediliyor ve tecrübe sahasından bir türlü kendilerini kurtaramıyorlardı. Bu cihetle kuyruktan dolma toplar zırhın kabulünden sonradır. (1865) ten sonra kuyruktan dolmaların kabulü ve gemilere tatbikı başladı ki bu lüzum zırhın kalınlaştırılmasını icab ettirdi. ve humbaraların toplarda istimaline daha ziyade kuyruktan dolma toplar yol açmış oldu.

Humbaranın som daneden çok fazla olan tahribatı da gemilerde zırhın takviyesine lüzum gösterdi.

İşte bu suretle büyük muharebeye kadar zırh ve top kudreti tev'em yürüdü ve yürümekte devam etti. (1904) Rus - Japon harbinde azamî haddini bulmuş olan zırh sihani humbaraların tam isabetlerine karşı mahfuziyet temin edemedi. Bir çok gemiler aldığı isabetlerden yandılar ve battılar. Bu harb gemi zırhlarının daha fazla su kesimlerinde kalın olmasını icab ettiren bir hakikat gösterdi. Büyük harbe kadar devam eden fasıla esnasında gemi zırhlarının mümkün olduğu kadar kalın olması düşünüldü ve imal edilen hattıharb gemilerine azamî zırh sihan verildi. Büyük harpte vukua gelen üç değerli deniz harbi bu zırh sihanın humbaraya karşı yine kâfi gelemediğini gösterdi. Sihan arttıkça humbaranın çapı da arttı. Müdafaa vasıtası takviye edildikçe tahrib vasıtası da şiddetini yükseltti. Kat'î menzil dahilinde bile delinmesi imkânsız görülen hattıharb gemilerinin humbara isabetile büyük rahneler aldığı ve bu sebeple battığı görüldü.

Torpito silâhının tekemmülü top kudretini bütün bütün takviye etti. Küçük botlara yerleştirilen torpitolar, top humbaralarından pek fazla tahribat yaptı.

Torpitonun bu tahribatı üzerine gemilerde kalınlaştırılması imkânsız görülen zırh sihan başka suretle, bilvasıta tezyid edildi. Bölmeler yapıldı. Su kesiminden vaki olan isabetlerin su hücumlarını defetmek için ancak bölmelere lüzum olduğu hissedildi. Büyük harpte (Bölme) fikri kuvvetlendi. Torpito silâhının dehşetli tahribatı karşısında bir hattıharb gemisinin bir kaç bölme ile iktifa edemiyeceği aşikâr surette anlaşıldı. Top taretlerinin azamî zırh sihan ile takviye edilmesi, topun uzun menzilli olması ve gaye mesafesinde de azamî tahribat yapması düşünüldü ve bu sistem toplar imal edilerek büyük hattıharplere yerleştirildi. Gemide su kesiminde vesair aksa - mında en yüksek derecesine vâsıl olmuş bulunan zırh sihan, bir çok bölmelerle takviye edildi. Bugün ingilizlerin (Nelson, Rodney) hattıharb gemilerinin bölmeleri o kadar fazla ve mütenazır imiş ki . . Bu gemiler öyle üç, beş torpitonun isabetile batmazlarmış. İtalyanların (Andrea Dorya) hattıharb gemisi o kadar makul bir top tabiyesine malik imiş ki . . bu gemiye torpito taarruzuna kıyam eden botların torpito atış menziline salimen sokulabilmeleri imkânsız imiş. Çünkü büyük toplarını kâmilen bir bordaya tevcih ettiği gibi (8) aded 15,2 s/m liklerini, (7) aded 7,6 s/m liklerini ve makinalıtüfeklerini de bir bordaya tevcih edebilmektedir.

Sör George Thurstonun bu günün harb gemileri maka - lesinde italyan drednotları hakkındaki sitayişkâr cümleleri bu gemilere tatbik edilen top tabiyesile zırh sihanında pek makul bir hareket takib edildiğini gösteriyor. Bu geminin (6) pusluk yardımcı silâhları amerikalıların (Kolorado) sistemi hattıharb gemilerinin topları derecesinde ve ayni sihanda zırhlı kazmet içine alınmıştır. Hava müdafaası içinde en kuvvetli hava silâhına ve tabiyesine malik gemiler bu gemilerdir. Şu halde top ve zırhın tev'em yürüdüğü umumî harpten sonra da bu suretle kendini ispat etmiştir. Bir harb gemisinde en tehlikeli kısım su kesiminin orta kısmıdır. Çünkü geminin hayati aksamı her yerinden daha fazla buralarında toplanmıştır. Bu sebeple büyük devletlerin bir kaç gemisini tetkik edelim :

İngilizlerin (Nelson) sistemi iki hattıharb gemisinde su hattı zırh kalınlığı orta kısımda (14) pus, amerikalıların (Kolorado) sınıfı üç hattı harb gemisinde bu sihan (16) pusa kadar çıkar, Japonların (Nagatu) sınıfı iki hattıharb gemisinde ise (12,5) pusa kadar düşer. Maalesef bu sihanların (40,6) lık topların (2000) librelik humbaralarının tam isabetlerine kat'î menzil dahilinde mukavemet edemiyeceği aşikâr-

dır. Bu üç hükûmetin malik oldukları hattıharb gemilerinden (40,6) lık top kazmetleri de yekdiğerinden pek farksızdır. Japon ve Amerikan gemilerinde asıl eslihanın kazmet sihanları (8 : 16) pusa kadardır. Yalnız ingilizlerin top kazmetlerinde az bir tezayüd farkı olub o da ((9 : 16) pus arasındadır. fransız ve italyan hattıharb gemilerinde bariz bir top kudret farkı olmakla beraber gaye menzili itibarile italyan (12) lıklerinin fransızların (13,4) pusluklarından (15000) yarda gibi fazla bir menzile malik oldukları hayretle görülür. İşte bu fark dolayısiledir ki fransızlar son seneler zarfında alman ceb kruvazörlerine mukabele olarak inşa ettiklerini ilân eyledikleri (Dunkerque) muharebe kruvazörünün (13) pusluk toplarile (37000) yarda gibi bir menzil temin etmişler ve italyanların (12) pusluklarına teadül göstermişlerdir.

Almanların ceb muharebe gemilerinin su kesimi zırh kuşağı (5) pustur. Top kulelerinin zırh sihanı ise kendisini müessir menzil dahilinde dağru isabetler haric olmak üzere koruyabilir bir dereceye vardırılabilmiş ise de kâfi bir sihan değıldir. Meğer bu kalınlık (Versay) muahedesile tahdid edilmiş olmıya . . . Top kudretile alman gemisinin (Lorrain) sınıfı gemilere galebe çalabileceği fakat bu sistemden gayrı (12) pusluk bir top ile boy ölçüşemiyecek derece zayıf oldukları görülür. Bu çap meselesinde de (Versay) muahedesinin hâkim olmadığı ne malûm . . .

Dogger Bank harbini tetkik edelim :

Alman donanma başkumandanlığı Dogger Bank civarında bulunan İngiliz gemilerini avlamak üzere alman muharebe kruvazör filosunu 23 II. Kânunda o tarafa tahrik etti. Almanların bu akınlarını haber alan ingiliz amirallığı kendi filolarını da muhtelif üslerden o istikamete hareket ettirdiler. (15) mil yolla Dogger Banka doğru ilerliyen amiral Hipper, kendisinden kuvvetli bir filonun, Beattynin üzerine geldiğinden haberi yoktu. Keşif yapmakta olan ingiliz muhafazalı kruvazörlerinden biri Alman muharebe kruvazörlerini keşişleme istikametinde gördü. Fakat alman filosu Dogger Banka değil . . Heligoland istikametine doğru gidiyordu. Amiral Hipper de iyi bir keşif

yaptırmıştı. Bitti; Hippere süratle takarrüb ettiginden, Hipper de 21 mil süratle Heligolanda doğru çekiliyordu. Bunu gören Bitti, süratini (28) mile kadar arttırdı ve Hippere ateş menziline kadar sokuldu. (Lion) Layın ilk 13,5 pusluk humbaralarını savurdu. Ateş bütün ingiliz filosuna sirayet etti. Deniz inliyor, toplar kükreyordu. Salvolar birbirini takib etti. Alman gemileri top atış zaviyelerinin müsaid olmamasından eli kolu bağlı bir vaziyette menzili müessire girmek üzere intizar ediyordu. Nihayet alman filosu da mukabele etti. Fakat drednottan bir evvelki sınıf olan (Blücher) Blüher hattıharb kruvazörüne temerküz ettirilen üç ingiliz gemisinin ateşi o kadar şiddetli idi ki gemi bir mermi sağanağı içinde bocaladı durdu. Layının 13,5 pusluk bir humbarası (Seydlitz) in (11) pusluk kıç topunun taretini deldi. Bu taret (11) pus kalınlığında idi. Humbaranın tesiri, zırhın mahfuziyeti burada tetkika değer. .

Bu tarette hâsıl olan Kordayt alevleri diğer tarete de sirayet ederek o taretteki mühimmatı da ateşledi. Kıç taretlerde bulunan mürettebattan hemen kâffesi yandı ve öldü. Topçu kumandanı bu iştialden gemisinin batacağını zannederek şiddetle ateşe devam etmelerini emretti. (Bitti) nin amiral gemisi olan Layın hattıharb kruvazörü de müteaddid isabetler alarak hasara uğradı. Blühere 13,5 pusluk bir mermi isabetile müteaddid zırh levhaları delerek mühimmat ile dolu olan bir cepaneliği tutuşturdu. Taretlere de sirayet ederek top efradıdını kâmilen öldürdü. Ateş bütün gemiyi istilâ etti. Blüher hareketten sakıt kaldı. Bir şalope gibi su üzerinde yüzüyordu. Alman filosu Blüheri terkederek üssübahrisine doğru yol verdi. Blüherin 7 : 9 pus sihanında olan su kesimi zırhı ingiliz humbaralarının isabetine mukavemet edemedi ve delindi. Taretler aldığı isabetlerden delindi. Güverteler parçalandı ve gemi bir alev kütlesi halini alarak yana devrildi ve saat (12) ye kadar sağlam kalmış olan toplarını istimal eden Blüher bandırası arya edilmemiş olduğu halde 70 : 80 büyük isabet alarak battı.

Bu savaşta da zırhın mahfuziyeti, humbaranın tesiri tetkika değer. Bu kadar isabet alan bir geminin kemali şecaatle harbe devam etmesi kâmilen zırh mahfuziyetine istinad eden bir haki-

kattir. Eğer üç ambarlı veya iki ambarlı eski bir kalyon olsaydı.. Bu humbaralardan bir ve iki tane isabetle çoktan yanar ve batardı. Blüher; drednottan bir evvelki sınıfa mensub ve bittabi drednot kadar zırh sihane malık olmıyan bir gemi olmasına rağmen 70 : 80 isabet aldığı halde ateşe devam etmiştir ki Blüher bu kudreti harbiyesini ancak zırh mahfuziyetine medyundur. Layın hattıharb kruvazörü de müteaddid isabetler aldı. Batmadı, fakat harbe ve takibe devam edemiyecek kadar hırpalandı ve geri kaldı. Bölmelerin çokluğu sayesinde (Forth) limanına salimen yedeklendi.

Dogger Bank harbinde isabet alan gemilerden birkaç tanesi nin top kudretile zırh sihanlarını tetkik edelim:

İsmi	Ton	Ta. zırh	Su. Ke. zırh	Top	Bor. A. kud	Sürat
Lion	26300	9	9	8 × 13,5	10,000	28,5
Seydlitz	24600	11	12	8 × 11	6,600	27

Şu cetvele nazaran (Lion) ile (Seydlitz) arasında hacim ve zırh itibarile büyük farklar olmamakla beraber top çapları ve borda ateş sıkletleri arasında nisbet kabul etmiyecek derecede aykırılık gürülür. Sürat cihetile faik olan (Lion) bütün kudretile ileri atılmış; alman filosuna ilk salvoyu yollamıştır. Alman gemileri mukabele etmek için atış mesafesinin tenakusunu beklemişler, açık tabir ile humbara yağmuru altında kolları bağlı bocalamışlardır. Bir filonun teşkilinde müstakbel hedeflerin hâmil olacağı her çeşid vasıtaların kudretlerini ayrı ayrı nazarı itibare almak icab eder. Almanlar kendı 30,5 luklarını ingilizlerin (38) liklerine bile muadil görüyorlardı. Acaba Dogger Bankta amiral Hipper ilk salvoyu ingilizlerden ne için bekledi, bu salvolar altında intizara sebeb ne idi?

Sürat cihetine gelince: İngiliz muharebe kruvazörleri filosunu teşkil eden (Beatty) nin fırkası öyle zaman geldi ki... Süratini (29) mile çıkarmış ve Hipperi redingotunun arka eteğinden yakalıyarak kaçırmamıştır. Hipper; neden (24) mili tecavüz edemedi? Blüher gibi - Demode olmuş - bir gimiyi filosunun gerisine terketmekte ne mana vardı?.. Esasen bu geminin açık deniz filosu teşkilâtına verilmesi doğru mu idi?

Blüherin; sürat noksanlığından asıl filoyu takıb edemeyib geri kalması, 70 : 80 küsur isabet almasını ve batmasını ve

binnetice diğer gemilerin de geri kalmasını mucib oldu. Şu halde herhangi bir filonun teşkili, istihdaf edilen gayeye ve kavi bir düşman teşkilâtına üstünlük temin edilmek suretile uydurulmalıdır.

Su kesimi zırh sihanı: Seydlitz faik zırh sihanına malik olmasına rağmen aldığı isabetlerden çok müteessir olmuş, bölme tertibatındaki noksanlık dolayısile humbara kordaytları tutuşmuş mücavir tareti ateş istilâ etmiş ve güçlükle ateş söndürülmüştü. Bölme tertibatının mükemmel olması ayrıca bir meseledir.

Maimahrec: Tonaj itibarile iki gemi arasında (2000) ton kadar bir fark vardır. Bu fark büyük bir kıymeti haiz olmamakla beraber her iki geminin taşıdığı toplar arasında bariz bir çap zıddiyeti vardır.

2000 ton bir farkın büyük bir borda ateş kuvvetini icab ettirmemesi lâzımgelirken (Lion) ın (10,000), (Seydlitz) in (6,600) libre miktarındadır ki.. bu fark Layın lehine azim bir muvaffakıyet teşkil eder.

Seydlitzin taret zırhı (11) pus olmasına rağmen delinmiş ve tehlikeli bir vaziyetin önüne güçlükle geçilmiştir.

Top kudreti ve zırh müdafaası.

Amerika dahili harplerinde bilhassa (1862) senesinde hattı harb gemileri makamında kullanılmakta olan monitorların top çapları (11 : 15) pus arasında tehalüf ediyordu. Kuyruktan dolma topların kabulü oldukça güç mücadeleleri intac etti. Humbaranın topa tatbikı, kuyruktan dolma topun kabulile çap kısmen küçüldü. Delme kuvvetinin önüne geçilmek için zırh sihanının tezyidi düşünüldü ve bu hummalı bir faaliyet devam edib gidiyordu.

1904 Rus - Japon seferinde tarafeyn gemilerinin büyük topları (12) pusluğu geçmiyor ve atış menzilleri de 14,000 yardayı tecavüz edemiyordu. Bu sefer de yapılan bütün deniz savaşları (6000 : 8000) yarda arasında olmuş ve en çok kullanılan toplarda (6 : 8) pusluklar bulunmuştur. Fakat kat'î tahribatı (10 : 12) pusluklar yapmıştır. Bütün zırh delici mermiler bu pustaki toplardan atılmıştır. Rus - Japon harbinde bu

iki hükûmet gemilerinin en yenilerinde zırh sihanı vasati (6) pus, top taretleri de (8) pus kadardı. (8) pusluk mermilerin menzili kat'i dahilinde vâki isabetlerine gemilerin su kesimle - rindeki zırh sihanile taretlerdeki müdafaa sihanı mukavemet edememiş, humbaralar kâmilen içeriye girerek dahilde para - lanmışlardı. Bu suretle Rus - Japon harbi zırh sihanlarının daha fazla kalınlaşmasına yeni bir çığır açmış oldu. Fakat top çaplarını 1911 senesine kadar (12) pusluktan yukarı arttıra- mamıştı. Çünkü (11, 12) pusluklar 1914 bidayetine kadar takviye edilmiş gemi ve taret zırh sihanlarını menzili kat'i dahilinde tamamen deliyordu. Büyük harpte yüksek sanayi bu noksanlığı izaleye çalıştı. İngilizler suhattı zırh kuşağını en mükemmel çelikten imal ettiler ve kalınlığını (13) pusa, top taretlerini de ayni çelikten olmak üzere (13) pusa kadar çıkardılar.

Almanlar ise zırh sihanını (14) pusa kadar arttırdılar. Bununla beraber (12) pusluk ingiliz topları bu sihanı (20.000) yarda mesafeden deldiler ve (König) hattıharb gemisinde (10) isabet temin ederek (70) kadar telef ve yaralı verdirdiler. İngilizlerin (13) pus zırh ve taret sihanlarına malik olan (Barham) hattıharb gemisinde almanların (11) puslukları (17,000 : 20,000) yarda mesafeden (6) isabet temin ederek (60) kadar telef ve yaralı verdırmişlerdir. Keza ingilizlerin (13) pus zırh ve taret sihanlarına malik olan (Queen Mary) birinci sınıf hattıharb gemisinde almanlar (11 : 12) pusluk topları ile (15,000 : 20,000) yarda mesafelerde (15) isabet temin ederek gemiyi baştan nihayete alevler içinde bırakarak cepanelikleri tutuşturmuş ve binnetice geminin berhava olmasını mucib olmuştur.

Şu halde Büyük harpte zırh sihanı haddi azamiye çıkarılan hattıharb gemileri bile (11) puslukların tam isabetlerine mukavemet edememişlerdir.

Femde delme kudreti (35 : 38) pus olan (11) pusluk (45 : 50) çapında bir topun zırh delici humbaraları Büyük harb tecarübüne istinaden dizayn edilmiş, zamanımızın en muazzam ve kudretli drednotu olan (Rodney) nin (14) pusluk suhattı zırhı (16) pusluk barbet kalınlığını menzili müessir dahilinde deleceğine şüphe yoktur.

Belli başlı büyük denizci hükûmetlerin muharebe tecarübüne istinaden dizayn ettikleri gemilerin top kudretleri ile zırh sihanlarını tetkik ettikten ve asrı hazır ağır silâhlarının bu zırh mahfuziyeti her suretle başardıklarını öğrendikten sonra büyük tonajda gemi inşa etmenin doğru olmıyan bir iş olduğu tebarüz eder. (Lion) un berhava olması, (Queen Mary) nin iştiali; (Seydlitz) in ağır yaralanması, (Lützow) un batması gibi büyük hâdiseler bize büyük gemi inşa edilmemesi fikirlerini ilham ediyor. Salvoların bir gemiye konsantre edilmesi ile onun hattıharb harici kılınması güzel bir tabiyedir. Fakat salvolara hedef olan gemi için bu hareket çok fecidir. Bütçesi dar mil - letler için çok elimdir. Henüz (40,6) lıkların delme kudretleri, harb varlıkları tecrübeleri malûm değildir. Bununla beraber (30,5) luk bir humbaranın zırh delici danesi bugünün san'at tekniği karşısında mevcud zırh müdafaalarına galiptir.

O halde asrî ve iktısadî bir hattıharb kruvazörünün muvafık olması icab eden evsafını ayrı ayrı tesbit edelim (şekle müracaat).

Maimahrec :

Gemiyi (12,000) tonda dizayn etmek en modern bir şekil olur. İktısadî zaruretler de bunu emreder. Her milletin kendi iktidarı malîsi nisbetinde tesbit eyledikleri tonajda gemi inşa ettikleri deniz istatistiklerile sabittir. Amerika, japon ve ingiliz denizciliği müstesna bir faaliyet gösteriyorlar. Son zamanlarda fransızların (Dünkerque) hattıharb kruvazörünü inşa etmekle bu seriye girmek istedikleri anlaşıldı. İtalyanlar da bu seriye dahil olmağı bir kaç ay evvel isterler gibi göründülerse de bu fikirlerinden salim bir mantık neticesi döndüler. Bütün bahriyelerde almanların (Doyçland) cep kruvazörleri takdir ve gıpta uyandırmaktadır.

Zırh :

Bugünün gemi ve harb tekniğinde (11) puslukların bile büyük atış mesafelerinde mükemmel zırh müdafaa sihanlarını

delerek gemi teknelerinde, barbetlerinde maddî ve manevî tahribat yaptıklarını nazarı itibare alırsak (12) pusluklara karşı hiç mahfuziyet temin edilemiyeceği pek aşikâr bir hakikat olarak tebellür eder. Binaenaleyh mutasavver gemimizde müdafaa ve mahfuziyeti; bölme adedini, cepaneliklerin miktarını çoğaltmak suretile zırh sihanı berveçhiati kabul edebiliriz.

Geminin baş ve kıç taretleri arasındaki tulün su kesimi hattının altından ana güverteye kadar olan aksamının zırh sihanı (5 : 7) pus, bu sihan bordalarda (2,5 : 3) pus, kıçta (2,5) pus, bordalardan yukarıya üst güverteye kadar olan aksam da (4) pus olması gemi teknesinin zırh mahfuziyetini imkân dahiline sokar. Büyük topların barbet zırh kalınlığı (9) pus, tâli silâhların (3 : 4) pus münasiptir. Maynlara karşı zırh müdafaasının takviyesi için sukesiminin (3,5 : 4) metre altından uzunca tellerle merbut paravanlar vasıtasile bu tehlike tamamen izale edilir ve dolayısile zırh sihan tezyid edilmiş sayılır.

Top:

Mademki (11) pusluklar, san'at tekniğinin en son zırh sihanı haddini delebiliyor. O halde geminin büyük silâhlarını (11) pusluk toplardan intihab etmek te doğru bir hareket olur. Deniz inşaat mühendislerinin umumî fikirleri de bu yoldadır.

Bahrî konferanslarda ise (12) pusluktarın kabulü üzerinde kuvvetli fikir cereyanları da vardır. Bu sebeple donanma inşasına mecbur olan milletlerin arada ehemmiyetli bir fark göstermiyen bu hadleri kabul edecekleri kuvvetle muhtemeldir. Deniz muharebelerinin (15 : 25) bin metre mesafelerde isabetli neticeler elde ettiği vak'alarla müsbet olduğuna göre (11) pusluktarın (60) derece yükseliş zaviyesile azamî atış menzili (30,000) metre en muvafık bir menzil demektir.

Topları şu suretle tabiye edelim:

Başa ortaya iki, kıça dört, bordalara hepsini istimal eden (50) tulünde (11) pusluk (8) topu ikişerli olarak tabiye edebiliriz. Barbet zırh müdafaa sihanı (9) pus olub borda kuşağı ile takviye edilmelidir.

Yardımcı silâhları (4) başa, (4) kıça ateş edebilen otuzluklar üzerine ikişer toplu olarak tabiye edilmiş (45) çapında (19,500) metre atış menzilli (12) santimetrelik (8) toptur. Barbetlerin zırh müdafaası (4) pus olub sancak ve iskeleye dörder top olarak atış yaparlar.

Üst güverteye mevzu (4) pus zırh müdafaa ile takviyeli sihan arkasına tabiye edilmiş (16) aded (50) çapında (16,000) metre atış menzilli (7,5) santimetrelik top bulunmalıdır.

Filvaki bir bordaya tevcih edilen dört (12) Sa. ile sekiz (7,5) Sa. fazla görünür. Fakat hücum botlarının müstakbel faaliyetlerine karşı bu şekilde mecburî ve zarurî bir esliha tabiyesi elzem görülmektedir. Bu şekilde top teslihatına malik bir geminin büyük toplarının borda atış kudreti (5280) libre olub yardımcı silâhlarla beraber bu sıklet (5460) libreye yükselir. Seydlitz ile aralarında (1300) libre bir fark vardır ki Seydlitz in maimahreci (24,000) küsur tondur. Mutasavver gemimizin iki misli hacme maliktir.

Eslihanın sıkleti kâmili:

8 aded 28 Sa. topun sıkleti (288) tondur.
8 « 12 « « « (58,5) «
16 « 7,5 « « « (46,5) «

Hava müdafaasını teşkil eden esliha tahminen (5) tondur.
Umum eslihanın sıkleti (398) tondur.

(28) santimetrelik bir top için gemide vasatî olarak (150) mermi bulunduğu kabul edilirse $8 \times 150 = 900$ mermi eder. Bir aded (28) lik merminin sıkleti (650) kilo olduğuna göre (900) merminin sıkleti (585) ton eder.

(12) santimetrelik bir top için gemide vasatî (200) mermi bulunduğu kabul edilirse $8 \times 200 = 1600$ mermi eder. Bir (12) santimetrelik merminin sıkleti (21) kilo olduğuna göre (1600) merminin sıkleti (33,5) tondur.

(7,5) santimetrelik bir top için gemide vasatî (250) mermi bulunduğu kabul edilirse $16 \times 250 = 4000$ mermi eder. Bir (7,5) santimetrelik merminin sıkleti (6,5) kilo olduğuna göre $6{,}5 \times 4000 = 26$ ton eder.

Hava müdafaasının cepanesi tahminen (30) ton kabul edilirse gemide mevcud eslihanın cepanesi (674,5) ton olur.

Umum esliha ve mühimmatı 392 + 674,5 = 1066,5 ton eder ki maimahrecin onda biri demektir. Zaten bir gemide tonaja nisbetle yalnız esliha ve mühimmatı onda bir buçuk vasatidir. Mütebaki tonajın barbet ve tekne zırh müdafaasına vesairelere taksimile gemi dizayn edilir.

Hava müdafaası :

Hazırın ve müstakbelin harb vesaiti meyanında kol başında yürüyen biricik silâhı tayyarelerdir. Japon, fransız, amerikan muhafazalı kruvazörlerinde tayyarelere yer tahsis edildiğini okuyoruz. Bu tahrib ve keşif unsuruna müstakbel hattıharb kruvazöründe şu suretle tertibat alınması lüzumludur.

Katapult ile atılan (4 : 6) tayyareyi hâmil olmalıdır. Tayyareler taarruzi olmaktan ziyade geminin kudreti harbiyesini korumak maksadile teşkil ve istimal olunacaktır. İcabında bir taarruz silâhı olarak kullanılması ağlebi ihtimal bulunan tayyareler için beheri (5 : 50) kiloluk bombaları gemide bulundurmakla beraber tayyarelerden iki tanesini havadan hücum ile tormedo atmak üzere tertib etmek çok faidelidir. Bu sebeple tayyareler için baca ile zırhlı kule arasında büyük bir saha tefrik ve tertib olunmuştur.

Hava esliha müdafaası ayrıca (4,7) lik (4), (0,02) lik (4) makinalı top ile (6) A. M. T. bulunmalı ve ufki ateş kudretine dahi muktedir olmalıdır.

Torpito :

Bu silâhın büyük gemilerde istimaline o kadar fırsat düşmediği umumî harpte yapılan deniz savaşlarında görülmüştür. Daha fazla bot ve destroyerlerde kendilerine hedef bulabilen bu silâhın gemimizde (4 - suüstü), (4) sualtında olmak üzere (8) aded (0,50) santimetrelik olmasını muvafık bulurum. (28 : 30) mil sürati olan müstakbel hattıharb kruvazüründe torpito istimaline fırsat düşer. Bir donanmada eslihanın tevhidi elzem bir keyfiyet ve dünya bahriyelerinde (0,50) çapı mütevassıt bir had olduğundan bu çapla iktifa edilmesi mantıkidir.

Makinaları :

Kuvvi muharrikenin bu gün Transatlantik gemilerinde (25 : 30) bin tonluklara kadar dizel olarak tatbik edildiğini görmekteyiz.

Mazut içi tefrik edilecek depolar, kömür depolarından daha çok az olacağı gibi sıkletten de istifade edilecektir.

Türbin yerine daha metin ve kullanışlı olan dizel vaz'ı yerden iktısadı muciptir. Makine mürettebatı hararetten o kadar müteessir olmadığı gibi bu dairenin personal kadrosundan da istifade edilmiş olur.

Gemide üç pervane çalışmak üzere üç dizel motoru bulunacaktır. Ortada bulunan ana makine, bordalardaki dizellerin bir buçuk misli beygir kuvvetinde olacaktır.

Deniz sürati : (28 : 30) mil olub kruvazörde bu suretle taarruzi bir kuvvet te kendiliğinden doğmuş bulunacaktır.

Hattıharb gemilerinin bu güne kadar kudretlerini muhafaza ettiklerine nazaran istikbalin muharebe gemisinin berveçhi bâlâ evsafta bulunması harb ve iktısad cihetinden zarurî bir keyfiyet olur.

Netice : Başarılacak müstakbel işlere göre topun, taret ve tekne zırh sihanlarının tev'em olarak yürümesi meşruttur.

Müstakbel hattıharb kruvazörü

	Maimahrec	Uzunluk	Genişlik	Hız	Makineleri
	12,000	180	25	28 : 3)	Motor ve stim.
Topları :		(8) aded	(28) Sa.	50 ça.	(30,000 M.)
		(8) =	(12) Sa.	45 ça.	(19,500 M.)
		(16) =	(7,5) Sa.	50 ça.	(16,000 M.)
		(4) =	(4,7) Sa.	hava	
		(4) =	(0,02) Sa.	hava	
		(6) =	(7,9) M.	M. A. M. T.	
Torpitoları :		(4) =	(0,50) Sa.	Suüstü.	
		(4) =	(0,50) Sa.	Snaltı.	
Keşif vesaiti :		(4:6) keşif tayyaresi.			

Yazan
Faris A. Ulubay

Uluslar arası hukukta deniz

Ön söz

Yurdumuzun benzersiz yüce değişimi (inkılâb), gelecek kurunlar için çok değerli bir örnek olacak ve çocuklarımız yere serili, sonnefeslerini çekişmekte bulunan osmanlı imparatorluğundan genç ve dinç bir Türkiye doğuş yönlerini ve istiklâlini nasıl gerekleştirdiğimizi görerek biz babalarının kara, deniz ve hava savaşlarında harcadığımız emek ve gücü eşsiz bir kıvançla anacaktır. Türk ordusu zabiti yurda karşı yükümünü (vazife) yapmış ve daha iyi yapmağa çalışıyor. Bilgide dahi ön safı tutmağa uğraşıyor. Törü (devlet) de bir zabite ülke varlığında çok yüce bir rol ayırmış, yabancı ülkelerde yerini tutmasına ön vermiş ve kendisinden yüksek uyanıklık beklemiştir. Buna değer olduğunu gösterenlere ne mutlu!

Böyle yüksek bir yükümü üstüne alan zabitlerin bir çok bilgiler arasında bir de **Uluslar arası hukuk**'a yetik olmaları gerekli bir iştir. Bu gerekliği göz önüne alarak deniz zabitleri arkadaşlarım için aşağıki yazı denemesine yeltendim. Arkadaşlarıma bununla yararlık gösterebildimse bana da ne mutlu !....

Giriş :

Uluslar arası hukuk terimine (tabir), uluslar birliğine girmiş olan bütün törülerin buyuruk (hakimiyet) haklarından doğan hak ve borçların hepsi girer. Uluslar arası hukuk, ulusal hukuk gibi adım adım ilerliyememiş ve ilerliyişinde ayrı ayrı tesirler altında kalmıştır. Nihayet konak konak ilerliyerek

bugünkü çerçeveye girmiştir. **Ulusal** hukukta, ayni budundan olub dışa içe karşı çıkarları azçok benziyen ve hukuk düşünceleri oldukça biri diğerine uygun olan uluslar, bu yoldaki haklarını uzlaştırabilecek ulusal elemanlar bulabildiler ve bundan dolayı ulusal hukukta, kanunî yürüyüşü teşkilâtı esasiyelerile perkiştirdiler, burada bir bütünlük karşısında bulunulur. **Uluslar arası** hukukta ise yürüyüş azçok ayrıdır. Bir ulusun çıkarı, kültürü, diğer bir ulusa göre yaşadığı iklim ve kan ayrılığı göz önüne alınırsa, ulusal hukuk ile uluslar arası hukukun neden ayni boyda ilerliyemediklerinin sebebi anlaşılır. Uluslar arası hukukta bir kısım ulusların ayni diğer bir kısmın aykırı çıkarları vardır. Bilhassa savaş hukukunda deniz ticaretinin kayrılması, bitarafların hak ve borçları ve savaşta kontrabant eşya gibi işlerde düşünceler ayrı ayrıdır.

Meselâ: acunun her bucağında müstemlekeleri, kömür ve diğer donatma istasiyonları bulunan bir törü, bitaraflık ve savaş kontrabantları hükümlerinin dar bir çerçeveye sığdırılmasını ister. Çünkü bu suretle hayırhahane bitaraflıkla işini istediği gibi yürütebilir. Buna karşı bu gibi yardım tesisatı olmıyan diğer taraf en sert hükümlerin tatbikını ister, sonuncusuna göre bu gibi hükümlerin en geniş şekilde tatbikı doğrudur.

Uluslar arası hukuk, uluslar arasında uyuşulmuş ve törüler arasında törü otoritesinden daha üstün tanınmış bir kanuna dayanmaz. Ulusal hukukta görünüş başkadır; orda teşkilâtı esasiye kanununa üstünlük tanınmıştır. Meselâ: uluslar arası hukukta hakem mahkemeleri kurumu tanınmış olmakla beraber bunların sözü en son söz değildir. En son söz; kuvvet ve kudretin, sıyasa ve savaşındır. Böyle olmakla beraber siyasa ve savaş güçlerini, uluslar arası hukuktan alırlar. Bu hukuk müşterek kültür ve medeniyet akınlarının tesiri altında zarurî olarak doğan bir takım türeler koyar. İşte törülerin birliğini temin eden bu türeler aşağıki gibi dört başlık altında toplanabilir:

1 — Törülerin birbirine karşı hukukî durumları.
2 — Uluslar arası hukuka göre törülerin münasebetleri.
3 — Uluslar arasında barış münasebetleri.

4 — Uluslar arasında savaş münasebetleri.

Biz de uluslar arası hukuku bu dört başlık altında kısaca anlatacağız. Yazımızda özleri göstereceğiz, daha fazla bilgi edinmek istiyenler türkçe yazılmış en son iyi yazıları uluslar arası hukuk bilgini ve İstanbul üniversitesi başkanı sayın profesör bay Cemil'in bitiklerini okuyabilirler.

I.
Törülerin birbirine karşı hukukî durumları

Uluslar derneğinde törüler ayni hakları taşırlar. Uluslar arası hukuka göre, hak ve borcu olan yalnız törünün maneyî varlığıdır, törünün tebaası uluslar arası haklar ve borçlarla ilişikleri yoktur.

Törü olabilmek için törü buyurukluğu (Devlet hakimiyeti), ülke ve ulus olmak gerektir, yani buyuruk hakkı olmaksızın veya ülkesiz yahud ulussuz törü olamaz. Meselâ yalnız başına bir adam geniş bir yerde törü kuramaz, yahud göçebe yaşıyan bir budun törü sayılamaz.

Buyuruk hakkı, dışa karşı tamamen başına buyuruk olmak ve içe karşı törü otoritesinden yüksek bir küç tanımamaktır. Ancak İsviçre gibi bitaraflık taahhüdü altına giren törülerde bu hakimiyet terimi azçok daralmış bir çerçeve içine girer. Bu gibi törüler ancak yurtlarını koruma savaşı yapabilirler. Barış zamanlarında savaşa yol açabilen uzlaşmalara yanaşamazlar.

Keza Amerika birleşik törülerinde olduğu gibi birleşmiş erkler (Hükûmetler) den her biri birleşmenin tahakkuk edebilmesi için hakimiyet haklarının bir kısmını ve meselâ savaş ilânı hakkını genel törüye bırakmışlardır. İster başka başka uluslardan, ister ise ayrı ayrı erklerden bir araya gelmiş olsun, işlerinde birlik olmıyan törülerde kudret ve hakimiyetin belirmesi imkânsızdır. Ayrı ayrı budunların birleştikleri bir ülkede budunların beherinin işbu hakimiyet haklarından bütün bütün veya kısmen törü lehine vazgeçmeleri kadar tabiî bir şey olamaz. Böyle olmadığı takdirde ülke kimseye kendini saydıramaz. Törü gücü uluslar camiasındaki her törüyü diğer tö-

rünün hakimiyet hakkına el uzatmamağı emreder. Ancak böyle davrananlar başkalarından ayni karşılığı bekliyebilirler. Meselâ: diğer bir ülkeyi veya onun bayrağını aşağılamak uluslar arası hukuka karşı işlenmiş bir suçtur.

Törülerin istiklâli neticesi olarak bir törü diğer törünün mahkemesine verilemez ve başkasının ülkesinde doğrudan ve mutlak surette nüfuzunu kullanamaz. Böyle bir hal, ancak törülükleri yarım veya yok olan ve kapitülasyonlar boyunduruğuna girmiş bulunan ülkelerde veya kültür çevresine onaylanmamış budun yığınlarında caridir.

Daha dün denebilecek kadar kısa bir kurun evvel genç ve müstakil Türkiyenin tevarüs eylediği Osmanlı ülkesinde kapitülasyon denilen dram oynanıyordu. Üzerinde yaşadığımız ve istiklâl havasını ancak inkilâb ve cumhuriyet sayesinde içimize kana kana sindirebildiğimiz bu güzel yurdun en kutsi hakkı yabancıların elinde bir oyuncak gibi bizleri inletiyordu. Ulu Önderin ve nadir diplomatlardan İsmen İnönünün yanık ulus bağrından fışkıran alevle ellerimizi demirli kelepçelere vurmak istiyen batı diplomatlarına karşı savurdukları kızgın veto karşısında tarihe karışıb giden bu korkunç kâbustan kurtulduğumuza ve bu şen günleri yaşayabildiğimize ne mutlu ......

Bir törünün ülkesinde yaşıyan yerli ve yabancılar, törünün kanunlarını ve türelerini saymalıdırlar. Ülkede yaşıyanlar hakkında ayni hükümler tatbik olunur. Yabancıların istifade etmiyecekleri haklar kanunla tesbit edilmiştir. Yabancı memleketlerde yaşıyanlar ayni zamanda mensub olduklar ülkenin kanunlarına tâbidirler. Bilfarz yabancı ülkede yaşıyan bir türk, askerlikle mükelleftir. Askerlik çağı gelir gelmez yaşıtları ile birlikte askerlik mükellefiyetini yapacaktır.

Her ülkenin sınırları vardır. Karasuları bir dereceye kadar ülkenin sınırlarına girer. Karasularından maksad, fikrimizce karadan top tehdidi altında bulunabilen sulardır. Gerek bu karasularında ve gerekse ülkenin hakimiyet hakkına dahil bulunan havalara da, inzıbatî tetbirler almak ve mahdud bir kaza hakkı olmak her ülkenin hakları cümlesindendir. Bu günkü düşünüşe göre, 3 millik sahil dışındaki denizler

açık deniz sayılır ve orada kimsenin munhasıran hakimiyeti cari olmaz. Savaş sıralarında karasuları, açık denizler gibi savaş alanına (sahnesine) girerler. Harbe girmemiş ülkelerin karasuları bitaraf mıntakaya girer.

Ulus; yabancı memleketlerde bulunsalar dahi ayni ülkenin tabiiyetini onaylamış olanların bütünü Ulus tur. Yabancı memleketlerde yaşıyanlar ülkeleri kanunlarının himayesi altındadırlar ve ülkeleri kanunlarının hükümlerine tâbidirler. Ancak törülerinin buyuruk hakkı bulundukları yabancı ülkenin otoritesine tecavüz edemez. Bilfarz yabancı ülkede yaşıyan kimse askerlik borcundan kaçarsa mensub olduğu ülkenin kanunlarına aykırı davranmış ve bir suç işlemiş olur. Fakat yabancı ülkede bulunduğu müddetçe hakkında ceza tatbikına imkân yoktur. Bundan başka tabiiyetin devam ve sukutu kanun ile müeyyettir. Bu itibarla uluslar birliğine alınmış olan bir törünün tabiiyetindeki kimseler tabiiyetleri dolayısile uluslar arası haklardan istifade ederler.

II.
Uluslar arası hukuka göre törülerin münasebetleri

Bir ülkeyi, uluslar arası işlerde temsil eden üyeler, taşkilâtı esasiye kanununda yazılıdır. Türkiye Cumurluk başkanı dışa karşı törüyü temsil ederse de hakimiyet milletindir ve Türkiye Büyük millet meclisi ulus namına hakimiyet hakkını kullanır. (T. Es. K. 3 ve 4 §).

Uluslar arası münasebette ülkenin dış siyasası, dış işler bakanlığı tarafından yürütülür. İşbu bakanlık yabancı memleketlerle olan münasebeti sureti mahsusada salâhiyet verilmiş mümessiller vasıtasile temin eder. Bu meyanda daimî veya fevkalâde murahhas ve siyasal karakterde büyük elçi, orta elçi ve elçi adı ile ülkeyi dışa karşı ulusal işlerde temsil eden resmî üyeler vardır. Bunlardan başka ülkenin ticarî menfaatlerini, yurttaşların ve kayırılması istenilen kimselerin haklarını korumağa memur edilmiş baş konsolosluk, konsolosluk, kançılarya vesair kançılarya memurları vardır. Bu memurların bun-

dan başka bazı kazaî salâhiyetleri de vardır. Bunlar kor diplomatiğe dahil olmadıklarından bulundukları ülke hükûmetile doğrudan doğruya temas edemezler. Savaş sıralarında asker kıt'aları kumandanları da çok defalar temsil hakkını taşırlar, bazan da yarım medenî ve kültürsüz ülkelerde barış sıralarında yalnız askerî kumandanlar mümessil vaziyetinde bulunurlar. Burada uluslar arası hukukun ne dereceye kadar tatbikı gerekli olduğu bizzat kumandanın takdirine bırakılmıştır. Takdirde esas olan işgal altında bulunan ülkede yaşamakta olan budunun kültürüdür.

Sınır dışı muamelesi:

Bir ülkenin yabancı ülkelerdeki mümessilleri ve savaş gemileri sınır dışı muamelesi görürler. Bundan maksad, bunlar başka ülkelerin sınırları içinde dahi ancak kendi ülkeleri kanunlarına tâbidirler.

Bir türk savaş gemisine veya öyle bir geminin filikasına giren herkes türk kanunlarının himayesi altındadır. Bu gibi hallerde Türk Bayrağı altına giren kişinin himaye görüb göremiyeceği hususu kumandanın takdirine bırakılmıştır.

Harb gemisini teftiş etmek ve gemide bir kaçak aramak gibi uluslar arası hukuka aykırı el uzatmalar her vasıta ile reddedilir. Ticaret gemilerinin böyle bir salâhiyetleri yoktur.

Snır dışı muamelesi, diplomasi mümessillerinin posta, telgraf ve kuriye ile mensub oldukları ülke resmî ve hususî münasebetlerinin kesilmemesini icab ettirir.

Uluslar arası hukuk, bazan törüler arası muahedelerden ve sair akitlerden doğabilir. İşbu akitler törünün salâhiyettar makamları tarafından onaylanmakla mer'i olurlar. Bu gibi akitler mer'iyet kurunlarını gösteren kayid ile veya her iki törünün onaylamasile nihayet bulurlar. Uluslar arası taahhütlerin yapılmasını temin için çok aşağıki vasıtalara müracaat edilmiştir: -

Törü gelirlerinin hepsinin veya bir kısmının rehin olarak tutulması.

Ülkenin bir parçasının rehine olarak işgal ve idaresi.

Yahud taahhüd altına giren taraf ülkesinin işgali.

Üçüncü bir törüyü tekeffül mukavelesi:

Bunun misali 1831 senesinde büyük törülerin bir mukavele ile Belçikanın bitaraflığını tekeffül etmeleridir. İngilterenin Almanyaya savaş ilân etmesi sebeblerinden biri ve göze görüneni Almanyanın işbu taahhüde aykırı olarak Belçika topraklarını işgal suretile bu ülkenin bitaraflığını hiçe saymasıdır.

Bir törünün uluslar arası hukuk ile himaye edilen bir menfaati hiçe sayması da Uluslar arası hukuka karşı işlenmiş bir suçtur. Böyle bir suçu işliyen törü, uluslar arası hukuka göre suçludur ve menfaati bozulan ülke veya ülke tebaasının zararını tazmin etmekle mükelleftir.

Savaş gemilerimiz, ülke sınırları dışında Türkiyenin askerlik kudretini temsil ederler, fakat bu temsil törünün hükümranlık hakkını tazammun etmez. Yabancı ülkelerde törünün hükümranlık hakkını temsil etmeğe, kur diplomatiğe girmiş olan ülke mümessilleri memurdurlar.

Türkiyenin dışta mümessilleri ile uzlaşmak suretile, savaş gemisi kumandanı siyasal olsun olmasın türk tebaasını veya türk ticaret gemilerini himaye etmekle mükelleftir. Bu itibarla yabancı ülke limanına giren savaş gemileri kumandanları vakit geçirmeden Türkiye mümessili ile temasa gelmelidirler.

Bir yabancı ülke sahillerinden geçen bir savaş gemisi veya filo kumandanı o ülkenin askerlik ve siyasal vaziyeti hakkında bilgi edinmiş olmalıdır ve törünün hususî emri olmadıkça o ülkenin siyasal işlerine karışmamalıdır. Yabancı bir ülke limanında bulunan bir türk savaş gemisi veya gemileri bulundukları ülkede çıkan karışıklığa ve ona karşı alınan tedbirlere hiç karışmamalıdır. Bulunduğu yerde Türkiye siyasal memurları bulunmadığı takdirde oradaki türklere ülkenin iç işlerine karışmamalarını tavsiye edecektir. Türk savaş gemisi kumandanı hükûmetlerine karşı düşmanca davranan yabancı veya yerli gemilerine karışmak hakkına malik değildir. İsyan edenlerin ayni memlekette iktidar yerine geçmeleri ihtimali oldu-

gunu göz önünde bulundurmalı ve barışa aykırı bir hâdise çıkmasına sebeb olmamalıdır. Ancak türk menfaatleri veya türklerin varları ve canları tehlikeye düşer ve böyle bir tehlikenin başka bir tarzda yangeçilmesine imkân olmazsa karışır ve bazı ahvalde karışmak yükümü vardır.

Bir savaş gemisi veya gemileri kumandanı yabancı ülkede yerli memurlar ile anlaşamamazlığı olursa hemen işin takibini diplomasi mümessile bildirir ve işi tafsilâtı ile âmirine yazar.

Savaş gemisi veya gemileri kumandanı ile diplomasi mümessil arasındaki münasebet, bir meratib silsilesi münasebeti değildir, zarurî bir münasebettir; yani savaş gemisi veya gemileri kumandanı bir yabancı ülkedeki diplomasi memurunun madûn veya mafevkı değildir.

Kumandan dileğini yazı veya telgrafla mümessile bildirir. Kumandan kendisine verilen talimatın tamamen askerce yapılmasından mes'uldür. Aşağıdaki hallerde ne hukukî ve ne de siyasal mes'uliyeti yoktur: -

a) Diplomasi mümessil, dış işler bakanlığı tarafından verilen bir talimatın yapılması hakkındaki emri kendisine ibraz eylemiş ise.

b) Diplomasi mümessil, türklerin varlarının veya canlarının başka tarzda himayesine imkân kalmadığını ve bu tarzda ihlâl edilen türk haklarının ancak kuvvetle teminine imkân bulunduğunu kat'î delillerle isbat eylerse.

Böyle bir dileği redettiği takdirde, kumandan hukukî ve diplomasi mes'uliyet altında kalır.

Geminin veya gemi filikalarının sancağına karşı saygısızlıktan doğan bir vaziyet karşısında tarziye mevzuubahs olur ve kuvvete müracaat etmeden derakab buna müsbet bir cevab alınmazsa saygısızlığın derecesine göre alınması lâzımgelen tedbirlerin tayini kumandana racidir.

Kumandan dileklerinin yerli hükûmete bildirilmesini diplomasi mümessilden rica eder. Bundan ötürü mümessil ile uzlaşmış olmak gerektir.

Bunlardan başka donanma veya gemi kumandanlarına terettüb eden bir çok uluslar arası hak ve vazifeleri vesair me-

rasim vardır ki bunlar yazımıza giremiyecek kadar geniş bir alandır. Biz ise yalnız arkadaşlarımızı bu mühim saha ile alâkadar etmek istiyoruz. Bu itibarla yazdıklarımızdan fazla malûmat edinmek istiyenler daha derin tetebbülere girişebilirler. Ancak tuttuğumuz tezi tamamlamış olmak için bundan sonraki yazımızda « Uluslar arası barış ve savaş münasebetlerini » tetkik edeceğiz.

Toplıyan
Dz. Bnb.
Hulki

Meslekî haberler

Yunanistan:

Yunanlıların Salamis limanının temizlenmesi için bir tarak dubasının gönderilmesi takarrür etmiştir. Şimdiye kadar müteaddid defalâr temizlenmesi mevzuubahs olan bu liman Başvekilin de fazla alâka göstermesi dolayısile yakında temizlenecektir.

Ağustos ayında Faler limanını ziyaret eden İngilterenin Akdeniz filosu Milos adasına asker çıkarma manevrası yapmak için Yunan hükûmetinden müsaade almıştır. Bu filonun Navarinde yapmış olduğu manevralara iki yunan deniz kaymakamı ile bir deniz binbaşısı iştirak etmiştir.

İtalya:

İtalyanın G. Ferrarie ismindeki denizaltı gemisi denize indirilmiştir.

İtalyanların dört hattıharb zırhlısında şu tadilât yapılmıştır.

Merkezdeki taret kaldırılmıştır. Bu suretle sıkletten istifade edilerek sürat 21 milden 26 mile çıkarılacakmış. Diğer tadilât dahili tertibata ve atış idaresine aittir.

Carnaro körfezinde Rubino, Topazio denizaltı gemilerinin azami derinliğe dalma tecrübeleri yapılmıştır. İşbu denizaltı gemileri Sireno sınıfına mensub olub bunlardan 12 adedi italyan tezgâhlarında inşa edilmişlerdir. Yapılan tecrübelerde azamî derinliğe dalma kuvveti 80 metre olduğu halde bu had geçilmiş ve cihazlarda hiç bir sakatlık kaydedilmemiştir.

9 eylûlde Mozio Atendolo ismindeki kruvazör denize indirilmiştir. Bu kruvazörün boyu 170, eni 17,5 metre olub azamî sürati 37 mildir. Bu gemi 6500 tonluktur.

Yeni inşaat için tahsisatın taksimi berveçhi atidir.

1935 - 36 için 20 milyon liret
1936 - 37 » 167 » »
1937 - 38 » 167 » » dir.

Orta Tireniyen denizinde deniz müsteşarının kumandasında olarak 50 parça denizüstü ve denizaltı gemilerinin iştirak ettiği büyük bir manevra yapılmıştır. Bu manevraya bir çok deniz tayyareleri de iştirak etmiştir.

İtalyan donanmasının son zamanda yapmış olduğu atış talimlerinde Polâ ismindeki zırhlı kruvazöründe bulunan tayyare defi topunun namluları çatlamıştır. Bu gemilerin büyük toplarının da çatlamak ihtimali olduğu düşünülerek bunların muayenesi için donanmaya bir italyan ve bir de alman heyetinin gönderildiği öğrenilmiştir.

Ancona tezgâhlarında inşa edilmekte bulunan 800 tonluk Grecale ismindeki muhrib ile Montecuculi ismindeki kruvazörün denize indirildiği öğrenilmiştir.

Secia ve Garigliana isimlerindeki asker çıkarma gemilerinin asker çıkarma tecrübeleri yapılmaktadır. Bu gemilerin baş taraf omurgalarında sahile oturması ve tekrar yüzdürülmesini kolaylaştırmak için bir tekerlek yapılmıştır.

Bulgaristan:

Hükûmet Karadeniz üssübahrisini Varnadan Sezopola nakletmiş ve deniz kuvvetlerine mayn dökücü dört motorbot ilâve eylemiştir.

Ağustos ayı içinde bulgar torpitolarının gece talim ve tatbikatlarına ehemmiyet verilmiştir. Varnadaki bahriye mektebinin bir kısmı da Sezopola nakledilmiştir.

Fransa :

Parlâmentoda tasvib edilen 1934 deniz inşaat programına göre hükûmet bu sene Dungerk zırhlısile bir muhrib ve iki denizaltı gemisi yaptıracaktır.

Son zamanlarda denize indirilen Congeran adlı gemi 1379-2060 ton hacminde 18/19 mil süratinde olub 6000 - 2000 mili seyir siasını haizdir. Bu geminin 10 aded torpito kovanile mücehhez olduğu haber alınmıştır.

1800 tonluk Grekal ismindeki bir torpito muhribinin denize indirildiği anlaşılmıştır.

Japonya :

Bahriye nezareti, kabineye silâhları indirme konferansı müzakerelerinde millî emniyet ve müdafaa noktai nazarından takib olunması lâzımgelen hususlar ile Londra muahedesinin tesbit ettiği dereceye kadar iki sene zarfında donanma noksanının ikmali ve manda adalarile Mancuk emniyeti hakkında ayrı ayrı projeler takdim etmiştir.

Polonya :

İki Polonya muhribi ilk defa olarak Soviyet limanlarından Leningıradı ziyaret etmiştir. Bu ziyareti iade etmek üzere Soviyet filosu da Gdynya limanına gelecektir.

Amerika :

Amerikalılar, herhangi bir Japonya - Amerika harbinde sevkulceyş taarruzunu Japonların ihtiyar etmesi halinde Panama ve Alaskayı hedef tutmaları ihtimali, bilâkis şevkulceyş taarruzu Amerikalılarda olduğu takdirde Alaska ve Aluzyen adalarını üs olarak kullanması lüzumu, şimdiye kadar buralara lâyık olduğu ehemmiyeti vermiyen Amerikalıları haddinden fazla ikaz etmiştir. Bu yüzden Amerikalılar hummalı faaliyetlerle hazırlıklara başlamışlardır. Alaska üzerinde mühim hava keşif faaliyetleri Havay adasına bir uçuşta gidecek kudrette tayyare yapmak arzusu, Havay adasındaki Sincu körfezinin tekmil Amerikan donanmasını barındıracak kudrette tahkimi, sırf bu iş için 80 milyon türk liralık tahsisatın kabulü ve Amerika cumhur reisinin burada yapılan işlere bizzat nezaret etmesi gibi mühim icraat, bu faaliyetler sırasında gelmektedir.

Muhtelit Amerika filosunun 2 inci Teşrin ayında tekrar Pasifik denizine geçmesi kararlaştırılmıştır. Amerikalılar bir harb tehlikesi halinde tekmil Amerikan donanmasının Panama kanalından geçiş meselesinden endişe ediyorlar. Donanmanın bu kanaldan defaten geçiş müddetinin 40 saate indirilmesine çalışılmaktadır.

Japonya:

Çuşima kahramanı meşhur amiral Tugo 87 yaşında olduğu halde vefat etmiştir.

Japonya zabit mektebinin 46 ıncı ders yılı bitmiş ve 340 talebeye imparator huzurunda diplomaları verilmiştir.

Her sene ağustos ayında yapılması mutad olan terfi, tekaüd ve değişmeler yapılmıştır.

Bu sene 18000 zabit terfi, 41 ri Jeneral olmak üzere 188 zabit tekaüd edilmiçtir. Ayrıca 1800 zabit yer değiştirmiştir.

Japonyada erkânıharb olmıyanlar livaya kadar terfi ediliyorlar. En büyük rütbe ferikliktir. 1 inci ferik olmak için makamatı aliyede yüksek hizmetler yapmak şarttır. Maraşallık ise yalnız harplerde ve büyük sevkü idarede emsalsiz muvaffakıyetlere kavuşmakla iktisab edilebilir.

Deniz matbaasında satılan meslekî asâr

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Adedi devir müş'iri		2	1326
Su borulu kazanlar		3	«
Basra körfezi rehberi		1	1327
Polimetre		1	1328
Yeni usul seyrisefain		3	«
Rasat rehberi		2	«
Hangi yıldızdır		2	«
Yağ mayii mahrukatı ve tertibatı		1	«
Kuvvei umumiyei bahriye		10	1329
İrtifa cetveli		5	«
Hukuku düvel		10	«
Ameli topçuluk		1	«
Harbibahri esasları		4	«
Barometre risalesi		12	1330
Tifo aşısının sureti ihzar ve tatbikı		2	«
Nazari topçuluk		3	«
Sefaini ticariye hamuleleri		2	«
Bahriye teskerecilerine rehber		7¼	1331

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Donanmada terbiyei bedeniye talimatnamesi		5	1331
Sefain patenteleri		1	1332
Maden kömürleri		1	1333
Cedavili riyaziye		10	1334
Malûmatı fenniye (fizik)		15	«
Hukuku idarei esasiye		10	«
Bahriye müzesi kataloğu		15	1335
Hukuku tasarrufiye ve emlâk		20	«
Hesabı ameli		10	«
Sürgülü cetvel		10	«
Seyrisefain dersleri (parakete hesabı)		11	1338
Men'i musademe nizamnamesi		14	«
Cayro pusulası		12	«
Tabiyei bahriye		15	«
Türkiye-İtalya tarihi bahrisi		43	1339
Edebiyat dersi hulâsaları		5	1340
İngilizce Türkçe lûgat	550		«
Fener risalesi		17	1341

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi tab'ı
	Ciltli Kr.	Ciltsiz Kr.	
Cedavili felekiye		25	1341
Gemicilik kitabı (altı cilt) takımı		280	1342
Heyeti bahri (birinci tab'ı)		27	1925
Adalar denizi kılavuzu		33	1926
Bahriye gedikli mektebi sıhhiye sınıfı ders programı		2¼	«
Harbibahri san'ati (mülâzimlere mahsus)		15	1927
Yabancı memleketlere gönderilecek zabitan ve talebe talimatı		5	1928
Harbi umumide Alman açıkdeniz donanması	37	25	«
Harekâtı bahriye kitabı birinci cilt		50	«
« « « ikinci «	90		1926
« « « üçüncü «		50	1928
Tayyareler ve mücadele		16	1929
Büyük harpte İtalya bahriyesi		25	«
Büyük donanma	53	38	«
Mayn tarayıcılığı		5	«
Jotlant muharebei bahriyesi münasebetsizlikleri		12	«
İşaret kurs kitabı		4	«
Gaz, duman ve sitim tehlikesine karşı müdafaa		5	«

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi tab'ı
	Ciltli Kr.	Ciltsiz Kr.	
Askeri deniz mektepleri ve kursları müdürlüğü talimatı		5	1929
Deniz harp oyunları esasları		3	1930
Akdeniz kılavuzu		15	«
Almanca torpito lûgat kitabı		7½	—
Manevra levhası		2	—
Deniz mecmuası		30	Muhtelif senelere aittir
Telsiz cep kitabı		25	1930
Mesahai bahriye icmali		10	1931
Denizde Kimya harbi		5	«
Türk ve Yunan Dz. harbi hatıratı ve 1909-1913 Yunan bahri tarihi		25	«
Askerliğe hazırlık dersleri		10	«
Seyrisefain notları		15	«
Karadeniz kılavuzu		25	«
Fizik notları		5	«
Muharebede hattı harp gemisi	39	25	«
Bugünkü tayyare gemileri		3	«
Sefaini harbiye inşaatının sureti inkişafı		5	«
Denizaltı muhabere vesaiti notları		5	«

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Denize ait tarihî makalât		6	1931
Yeni Anşots cayro pusulası		4	«
Deniz askerine mahsus ders kitabı	54	37	«
Deniz harp Akademisi 1930 senesi giriş imtihan sual ve cevapları		5	«
Deniz harpleri atlası		8	«
Tabiyevî seyirler		12	«
Deniz gedikli mektebi spor albümü		17	«
Deniz levazım tabiyesi notları		6	«
Marmara denizi kılavuzu		25	«
Yıldızlar atlası		35	«
Sahillerimizdeki mevkilerle limanların isimlerini gösterir lûgatçe		10	«
Bahriye mektepleri tarihçesi		32½	«
Büyük harpte deniz muharebeleri		50	«
Kılıç Ali ve Lepanto (322 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		20	«
(1866 - 1869 Girit ihtilâli) Gamsız Hasan Bey Erkadiyi nasıl batırdı.		15	«
Napolyon Bonapart		15	1932
Makine bilgisi		20	«
Deniz harp tarihi notları		20	«

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Zabıt vekillerine mahsus mayn kursu notları (yalnız zabitana mahsustur)		25	1932
Taharri		6	«
Türklerin deniz muharebeleri		80	«
325 numaralı Deniz mecmuasının tarihî ilâvesi (Eneski Amerika haritası)		15	«
Mayn notları (yalnız zabitana mahsustur)		16	«
Deniz sporculuğu		20	«
Denizaltı gemisi notları (Yalnız zabitana mahsustur)		25	«
Büyük harbin deniz sevkulceyşi		12	«
Sahil müdafaasında meslekî ve hususi vazifeler (zabitana mahsustur)		16	«
Muhtasar deniz harbi tarihi		32	«
Deniz Lisesi 1930 - 1931 mezunları hatıra albümü		120	«
Balkan harbinde Türk filosu		60	«
Askerin maske altında talim ve terbiyesi (yalnız zabitana mahsustur)		4	«
Deniz zabitanına mahsus hüviyet cüzdanı		15	«
Deniz zabitlerine öğütler		15	«
Denizaltı gemisi ve deniz kuvveti		15	1933
Askerliğe hazırlık dersleri (dördüncü kitap)		12	«
Deniz ordusunda levazım hizmetleri (akademi neşriyatından)		12	«

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarih tab'ı
Tayyare dafii toplarına mahsus harici balistik (yalnız zabitana mahsustur)		10	1933
Topçuluk notları		7	«
Sancağımız (329 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		15	«
Denizde ve karada eşyanın muhafaza usulleri		6	«
Tirpiç'in hatıratı		60	«
Harp gemileri kataloğu		14	«
Zabitler, gedikli küçük zabitler telsiz ve motor, efrat telsiz ve elektrik ve motor kursu programı.		8	«
Makine - gedikli küçük zabitlerini yetiştirme programı.		6	«
Akdeniz hakimiyeti ve Türkler.		15	«
Kumanda san'atı.		10	«
Deniz Harp akademisi talimatı.		5	«
Deniz iaşe notları.		10	«
Deniz topçu personalına mahsus yetiştirme programları. (yalnız zabitana mahsustur)		8	«
Deniz gedikli küçük zabit hazırlama mektebi talimatı		8	«
Seyir ve porsun kursları programları. (yalnız zabitana mahsustur)		5	«
Deniz mülâzimleri ve zabit vekilleri için nazari topçuluk (zabitana mahsustur)		5	1934
Deniz Gedikli Küçük Zabit Hazırlama Mektebi müfredat programı		10	«
Orta zaman denizciliği (331 № lı Deniz mecmuasının ilâvesi)		5	«

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Büyük harbe girmezden evvel ve girdikten sonra İngiliz bahriyesi (331 № lı Deniz mecmuasının ilâvesi)		5	1934
331 numaralı Deniz mecmuası		20	«
332 numaralı Deniz mecmuası		20	«
Milâttan önce Akdeniz (332 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		5	«
Uçuculuk - Denizaltı gemiciliği - Dalgıçlık (332 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		4	«
Yeni gemicilik (Yedinci kitap)		15	«
8 m/m lik Aıman maksimi ağır makinelitüfek ve 20 m/m lik Orliğon makine toplarile 40 m/m lik Vikers makineli toplarına ait kurs notları		7	«
333 numaralı Deniz mecmuası		20	«
333 numaralı Deniz mecmuaasının lâhikası (deniz kuvveti)		5	«
Jutlant muharebei bahriyesi		30	«
Deniz tabiyesi		10	«
Deniz kuvvetlerinde miyar eşya serisi (Birinci sınıf birinci kısım)		20	«
Oşinografi		30	«
Deniz erkânıharbiye vazifeleri ders notları sınıf 2		40	«
Deniz erkânıharbiye vazifeleri ders notları sınıf 3		40	«
Umman ve Hind denizleri hakimiyeti ve türkler		35	«
Gemi topçuluğunun geçirdiği safhalar		6	«
334 numaralı Deniz mecmuası		20	«